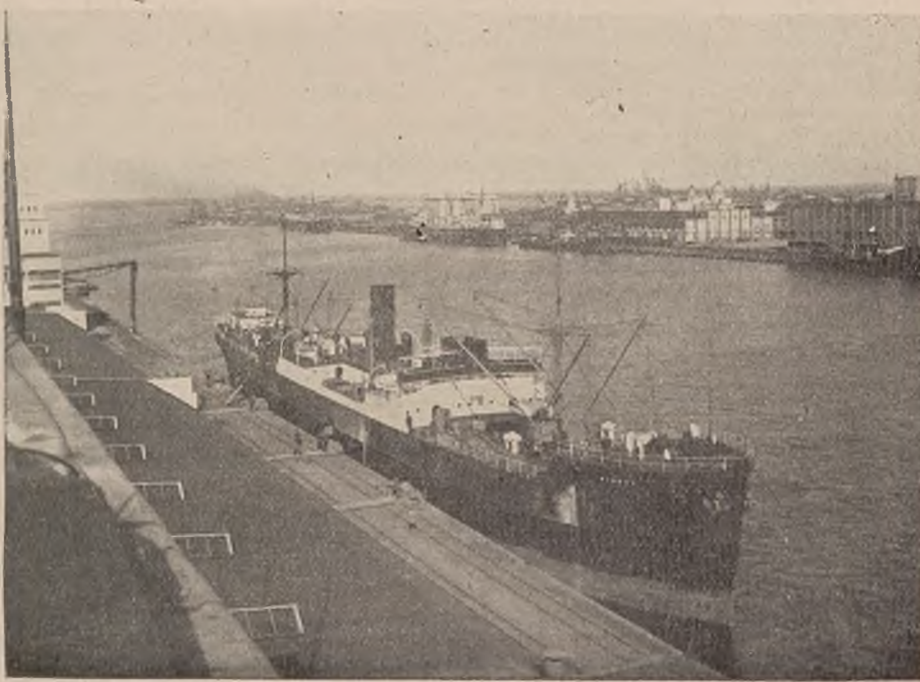
BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 lipca 1933 | NR. 19

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



Widok na basen Marszałka Piłsudskiego w porcie Gdyńskim.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

Specjalny numer antwerpijski

W związku z coraz bardziej ożywioną wymianą towarową między Gdynią i Antwerpją, Izba nasza wspólnie z Konsulatem R. P. w Antwerpji wyda w najbliższym czasie

Specjalny numer „Biuletynu" poświęcony portom w Gdyni i Antwerpji,

celem obopólnej propagandy powyższych portów i zbliżenia ich sfer kupieckich oraz morskich.

Numer ten o nakładzie 5.000 egz., bogato ilustrowany, zawierać będzie artykuły w języku polskim i francuskim i rozesłany będzie do wszystkich większych firm w Belgji i w Polsce. Redakcja „Biuletynu" zapewniła sobie współpracę całego szeregu osobistości ze sfer handlowych i morskich w Antwerpji oraz poparcie tamtejszej Izby Handlowej, jak również całego szeregu organizacyj gospodarczych.

Ze względu na doniosłe znaczenie propagandowe powyższego wydawnictwa Izba uprasza firmy, pozostające w stosunkach handlowych z Belgją, jak również firmy gdyńskie oraz pozamiejscowe, zainteresowane w eksporcie lub imporcie, o łaskawe poparcie numeru specjalnego i wzięcie w nim udziału w formie inseratów i ogłoszeń.

Bliższych informacyj udziela się na żądanie.

RYNKI BAŁTYCKIE

Z chwilą naszego usadowienia się nad Bałtykiem i skierowania ekspansji handlowej przez własny port, zaliczający się już obecnie do największych na tych wodach, powinniśmy zwrócić należytą uwagę na rynki bałtyckie i możliwości ożywienia z niemi stosunków handlowych. Zapewniwszy sobie bowiem klientelę wśród najbliższych naszych sąsiadów, tem łatwiej zdobywać będziemy mogli rynki odleglejsze.

Kraje bałtyckie, jako młode pod względem gospodarczym oraz mało zasobne w najważniejsze surowce przemysłowe, rozwijać będą, w miarę swego rozrostu gospodarczego, wymianę z krajami uprzemysłowionemi i wyposażonemi w surowce. Nasza polityka gospodarcza winna więc mieć na celu stałą i obliczoną na dłuższą metę ekspansję handlową na tamtejsze rynki, abyśmy mogli stać się jednym z najważniejszych kontrahentów i odgrywać poważną rolę w handlu zagranicznym państw bałtyckich. Wówczas „blok państw bałtyckich" byłby nietylko tworem politycznym, lecz i gospodarczym, przez co i nasza pozycja na Bałtyku doznałaby silnego wzmocnienia.

Dzisiejszy nasz udział w handlu zagranicznym państw bałtyckich jest jeszcze zbyt słaby, abyśmy mogli uważać je za rynki pozy-

skane dla naszego handlu i przemysłu. Rozwój naszych stosunków handlowych z temi krajami zahamowany został w dużej mierze obecnym kryzysem gospodarczym, który zachwiawszy finanse tych krajów, zmusił je do radykalnej polityki dewizowej oraz w innych dziedzinach gospodarczych w celu ratowania bilansu handlowego.

O ile jednak obecne warunki tamują chwilowo normalny rozwój naszej wymiany towarowej z rynkami bałtyckiemi, to jednak kraje te przedstawiają dla nas z racji swego charakteru i położenia geograficznego duże możliwości handlowe tak, iż pomimo obecnych trudności, stałe i konsekwentne umacnianie naszej pozycji w życiu gospodarczem tych krajów jest możliwe.

Będąc również zmuszeni do ochrony naszego bilansu handlowego, szukamy narazie tylko doraźnych korzyści z wymiany towarowej z państwami bałtyckiemi. Należy jednak pamiętać, że za cenę dodatniego salda handlowego z temi krajami, zresztą nieznacznego, stracić możemy dany rynek względnie doprowadzić do zaniku wymiany towarowej. Za tem idzie utrata tych rynków zbytu w przyszłości. Polityka nasza powinna tu być bardziej programową i mniej obliczoną na doraźne efekty o wątpliwej wartości, w postaci dodatnich sald wymiany towarowej przy równoczesnym zaniku stosunków handlowych.

Jednym z bardzo mało przez nas dotychczas wykorzystywanych rynków jest Estonja, z którą wymiana towarowa jest nawet w obecnych warunkach możliwą do ożywienia. Wprawdzie dotychczas polityka rzadu estońskiego, a w szczególności Banku Estońskiego szła po linji radykalnego ograniczania importu, ale skutki tej polityki były tak niekorzystne dla życia gospodarczego kraju, iż zanosi się tam obecnie na zmianę wytycznych w polityce handlowej. Ograniczenie importu pociągnęło za sobą tak znaczny spadek eksportu, iż spowodował on kompletny zastój gospodarczy kraju.

Polska zalicza się do tych nielicznych krajów, z któremi Estonja posiada jeszcze ciągle ujemny bilans handlowy i dlatego ekspansja nasza na tamtejszym rynku jest bardzo słaba. Ożywienie wymiany towarowej byłoby jednak możliwem, o ile wzamian za węgiel, cukier i sól bralibyśmy z tamtąd ryby, sieci rybackie, skóry i papier.

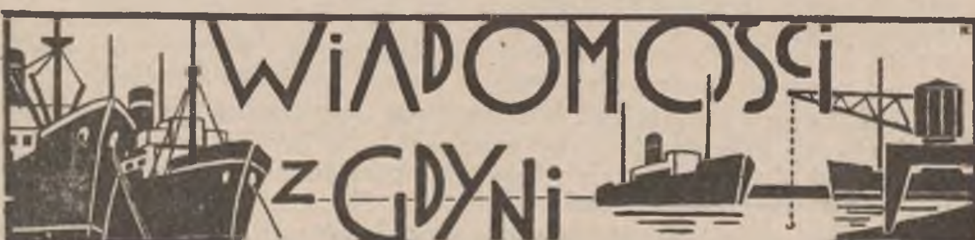
W dziedzinie ekspansji eksportowej firmy nasze wykazywać powinne więcej aktywności, gdyż nieraz na skutek lekceważenia lub braku rzutkości traci się duże możliwości zbytu. W obecnej chwili naprzykład możnaby na rynku estońskim umieścić znaczne partje produktów chemicznych, barwników oraz gliceryny. Na skutek bowiem częściowego bojkotu Niemiec i braku przydziału dewiz dla Holandji, jedynie Polska lub Francja mogłyby zasilić w zakresie powyżej wymienionych artykułów rynek estoński.

Niestety firmy polskie zdradzają mało rzutkości w wykorzystaniu konjunktury, mimo, iż jak nam wiadomo, były o niej poinformowane.

W stosunkach naszych z krajami bałtyckiemi należy również zwracać więcej uwagi na możliwości obsługi żeglugowej i komunikacyjnej powyższych krajów. Bardzo ważną rolę odgrywa tu już linja regu-

larna „Żeglugi Polskiej", łącząca porty bałtyckie z Gdynią i Gdańskiem oraz z Rotterdamem i Antwerpją. W żegludze do i z portów bałtyckich, a w szczególności portów Estonji i Łotwy najważniejszą rolę odgrywa flota niemiecka, obsługująca handel zagraniczny tych państw. Eksport Estonji i Łotwy na rynki zachodnio-europejskie kieruje się via Hamburg (z przeładunkiem w tamtejszym porcie), podczas gdy eksport do Europy Centralnej idzie via Szczecin. Liczne połączenia okrętowe z portami niemieckiemi ułatwiają eksporterom krajów bałtyckich posługiwanie się tranzytem przez Niemcy.

Rozwijający się np. ostatnio eksport jaj z Estonji do Czechosłowacji (około 2500 skrzyń miesięcznie) kierowany jest tam z Tallinna via Szczecin. Nasza linja regularna posiada już wprawdzie liczne ładunki tranzytowe z portów bałtyckich (papier, celuloza, drobnica itd.). niemniej jednak istnieją jeszcze duże możliwości nowych akwizycyj w tej dziedzinie, które wzrastać będą wraz z rozwojem naszego portu i jego połączeń okrętowych. Gdynia, jako port rozdzielczy, sięgający z jednej strony zapleczem swem aż po Czechosłowację i Rumunję, a z drugiej strony posiadająca częste i liczne połączenia okrętowe z krajami zamorskiemi, posiadać będzie dużą siłę atrakcyjną dla eksportu państw bałtyckich, poszukującego obecnie dogodnych szlaków komunikacyjnych dla nowych rynków zbytu. Zadaniem naszem będzie należyta i racjonalnie przeprowadzona propaganda portu gdyńskiego wśród sfer handlowych państw bałtyckich, aby tamtejsi eksporterzy, czy też importerzy byli zawsze szczegółowo poinformowani o możliwościach i korzyściach tranzytu przez Gdynię. K.



KONIECZNOŚĆ PROPAGANDY GDYNI ZAGRANICĄ.

Na brak propagandy polskich problemów morskich wśród szerokich sfer społeczeństwa polskiego nie możemy się skarżyć. Liczne imprezy propagandowe, odczyty oraz specjalne wydawnictwa prasowe uświadamiają naszemu społeczeństwu znaczenie Gdyni dla życia gospodarczego kraju oraz informują o jej szybkim rozwoju.

Inaczej przedstawia się natomiast zagadnienie propagandy Gdyni jako portu wśród sfer handlowych i przemysłowych w Polsce. Propaganda portu w tych sferach przejawiać się powinna w stałem i dokładnem informowaniu o rozbudowie portu i jego urządzeń technicznych, o budowie nowych magazynów, o nowych połączeniach kolejowych i morskich, o opłatach i taryfach, o nowopowstających firmach itp. w ten sposób, aby każdy kupiec, czy też przemysłowiec, poinformowany był o możliwościach handlu względnie transportu przez Gdynię. Możliwości handlowe i transportowe

portu gdyńskiego są jeszcze mimo wszystko mało znane sferom kupieckim wewnątrz kraju, które często w nieznajomości korzyści pracy przez własny port, kierują się na porty obce, nieraz znacznie droższe i mniej sprawnie pracujące od Gdyni.

Poważne braki przedstawia jeszcze propaganda portu gdyńskiego wobec zagranicy. Każdy port jest przedsiębiorstwem gospodarczem i jako taki podlega ogólnym prawidłom, uzależniającym prosperowanie tych przedsiębiorstw. Wiadomo, że każde nowe przedsiębiorstwo musi w pierwszych latach swego istniena wydawać duże sumy na reklamę, celem zdobycia klienteli i nawiązania stosunków handlowych. Tak samo każdy nowy port dbać winien o swą intensywną reklamę w międzynarodowych sferach żeglugowych i handlowych ,aby zapewnić sobie ładunki i pozyskać klientelę.

Sfery handlowo-morskie, bardzozrutynowane i konserwatywne, odnoszą się zawsze z dużą rezerwą do portów nowych, nie posiadających jeszcze wyrobionej opinji. Jest to zupełnie zrozumiałe, o ile weźmie się pod uwagę warunki pracy w handlu morskim, wymagające pewności, iż dany port jest zdolny w dostatecznie szybkim czasie przeładować dany towar, iż posiada on dostateczną ilość nabrzeży i magazynów, dobre połączenia wodne, czy też kolejowe z zapleczem itp. Kupiec zagraniczny orjentować się winien nietylko w możliwościach technicznych portu, jego opłatach i warunkach pracy, ale również w odniesieniu do firm, pracujących w danym porcie, gdyż tylko ta znajomość może go spowodować do skierowywania tam swoich transportów.

Każdy nowy port stanowi wielką niewiadomą dla kupca, armatora, czy też spedytora zagranicznego. Niewiadomo, jakie statki mogą tam wejść, jakie są możliwości przeładunkowe, jakie opłaty i zwyczaje handlowe itp. To też każdy woli pracować z portem znanym o wyrobionej tradycji, niż z portem nowym, nieznanym w sferach handlowo-morskich.

Wystarczy przeglądnąć fachową prasę zagraniczną oraz specjalne wydawnictwa informacyjne, aby przekonać się, jak mało pisze się tam o Gdyni i jak skąpe podaje się wiadomości, pozatem zwykle nie odpowiadające aktualnemu stanowi rzeczy.

Szybki rozwój naszego portu wymaga bardzo intensywnej akcji propagandowej, aby sfery handlowe zagranicą były natychmiast informowane o wszelkich nowych inwestycjach, połączeniach kolejowych i morskich, zmia nach w opłatach portowych i możliwościach tranzytowych.

Izba Gdyńska mimo trudnych warunków finansowych, podjęła z chwilą przeniesienia swej siedziby do Gdyni, akcję propagandową portu gdyńskiego wśród sfer gospodarczych Polski i w tym celu wydaje już drugi rok „Biuletyn Informacyjny" oraz specjalne komunikaty o terminach odjazdów statków z Gdyni. Poczytność „Biuletynu" oraz wysoki nakład komunikatów wskazują na jak podatny grunt w Polsce trafiła racjonalna propaganda portu gdyńskiego, wymagająca ciągłości w pracy i szeroko zakreślonego programu.

Obecnie jednak nakazem chwili jest wzmożenie akcji propagandowej zagranicą, celem zjednania portowi naszemu nowych przeładunków i skierowania nań nowych klientów, niedostatecznie nieraz jeszcze poinformowanych o korzyściach pracy z naszym portem. Dla spełnienia tego zadania Izba Gdyńska wyda w najbliższym czasie numer specjalny „Biuletynu" w

języku francuskim, przeznaczony dla propagandy portu gdyńskiego w Belgji, przedewszystkiem zaś wśród sfer handlowo-morskich w Antwerpji. Mamy nadzieję, że akcja nasza spotka się z poparciem czynników zainteresowanych, co pozwoli nam w należyty sposób wywiązać się z podjętego zadania.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W CZERWCU BR.

W zakresie robót morskich wykonano w czerwcu 10 m. gł. 243 mb. skrzyń żelbetowych. Przy nabrzeżach ustawiono 9 m. gł. 110 mb. skrzyń oraz nadbudowano 74 mb. ściany nadwodnej. Przy wejściu do awanportu ustawiono 26 mb skrzyń zamykających wejście.

Roboty czerpalne wykonywano w basenie im. Min. Kwiatkowskiego oraz w III basenie wewnętrznym. Wyczerpano ogółem 67.675 m^3, z czego wyrefulowano 60.750 m^3 na nabrzeże Rumuńskie, Czechosłowackie i Prezydenta.

Roboty drogowe wykonywano na ul. Mostowej i Portowej, na placu „Pod Dębem", przy dojeździe do magazynu „Żeglugi Polskiej", na placu między Chłodnią i magazynem Nr. 3., na ul. Indyjskiej i Rybackiej. Układano tam chodniki i krawężniki oraz zabrukowano około 550 m^2 jezdni i ułożono ok. 228 mb. kanalizacji deszczowej. Wykończono również nawierzchnię wiaduktu Nr. 4.

W strefie wolnocłowej ustawiono 1.170 mb. parkanu stałego i 1.110 mb. parkanu prowizorycznego. Przy ogrodzeniu portu ustawiono 130 mb. nowego parkanu.

Przy magazynie tranzytowym ukończono murowanie ścian, zmontowano świetliki i układano przewody kanalizacyjne. W Hali Pasażerskiej wykonano konstrukcję parteru i I. piętra.

W Hali Śledziowej wykonano fundamenty i konstrukcję ścian do wysokości belki obwodowej. Przystąpiono również do wiązania dźwigarów dachowych.

Z budowli prywatnych założono fundamenty ścian podłużnych i ustawiono szalowania dla czterech ram żelbetowych magazynu „Cukroportu".

W Stoczni Gdyńskiej przystąpiono do budowy stacji transformatorowej.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU BR.

Zamorski obrót towarowy w miesiącu czerwcu osiągnął cyfrę 470.148 t, co w porównaniu z miesiącem ubiegłym stanowi zniżkę o 11.726 t, jednak w stosunku do czerwca roku ubiegłego wykazuje zwyżkę o 81.951 t. Z ogólnego obrotu 72.834 t przypada na przywóz i 397.314 t na wywóz, wobec 65.220 t w przywozie i 416.654 t w wywozie w miesiącu poprzednim. Jak wynika z powyższego przywóz w miesiącu bieżącym zwiększył się o 7.614 t, natomiast wywóz spadł o 19.340 t w stosunku do czerwca roku ubiegłego.

W przywozie czerwcowym dominującą rolę odgrywają złom żelazny — 33.049 t (31.754 t) i bawełna — 10.882 t (6.173 t). Prócz tego na szczególną wzmiankę zasługuje wzrost następujących towarów:

owoce świeże — 2.193 t (2.033 t), fosforyty — 3.150 t (1.520 t), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.052 t (577 t), skóry — 1.150 t (1.118 t), nasiona i surowce oleiste — 4.646 t (2.086 t), juta — 1.216 t (806 t) i wełna — 1.536 t (1.018 t). Spadek wykazały tylko piryty — 1.625 t (3.785 t). Pozostałe towary trzymały się w normach miesiąca poprzedniego. Na podkreślenie zasługuje pierwszy od czasu istnienia portu transport rudy cynkowej z Norwegji w ilości 2.322 ton.

Na skurczenie się wywozu złożyły się głównie pozycje cukru — 4.376 t wobec 25.562 t w miesiącu ubiegłym i drzewa (deski i łaty) — 15.828 t wobec 31.666 t w mies. zeszłym. Inne towary albo utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego albo wykazują pewien wzrost.

Poniższe zestawienie ilustruje dokładnie dane o obrocie w miesiącu sprawozdawczym:

Import	w tonach	Eksport	w tonach
ryż surowy	5,—	ryż wyłuszczony	486,—
owoce świeże	2.193,—	mąka ryżowa	10,—
owoce suszone	349,—	cukier	4.376,—
orzechy i migdały	8,—	napoje alkoholowe	55,—
korzenie	40,—	sól	894,—
kawa, herbata i kakao	879,—	bekony	3.649,—
tytoń	786,—	wędliny	394,—
napoje alkoholowe	112,—	ptactwo bite (drób)	36,—
śledzie	10,—	jaja	1.506,—
fosforyty	3.150,—	makuchy	1.340,—
żużle Thomasa	1.000,—	skóry	189,—
sadze	271,—	deski i łaty	15.828,—
tłuszcze zwierzęce sur.	1.052,—	bale i słupy	18,—
skóry	1.150,—	klepki	59,—
nasiona oleiste różne	4.646,—	dykty	78,—
oleje i smary	290,—	meble gięte	105,—
żywica	216,—	wyroby koszykarskie	17,—
kauczuk	118,—	węgiel eksportowy	336.723,—
asfalt	101,—	węgiel bunkrowy	17.358,—
wyroby gumowe	66,—	koks	1.944,—
tłuszcze i oleje roślinne	35,—	materjały pędne	1.600,—
garbniki	502,—	wyroby gumowe	12,—
farby	129,—	soda	20,—
ruda żelazna	2.310,—	sód	18,—
piryty	1.625,—	salmiak	42,—
ruda cynkowa	2.322,—	bisulfat sodu	276,—
złom żelazny	33.049,—	biel cynkowa	92,—
miedź	280,—	szyny kolejowe	5.092,—
cyna	23,—	wyroby stalowe i żelazne	452,—
ołów	325,—	cynk	482,—
metale różne	27,—	ołów	340,—
wyroby stalowe i żelazne	150,—	celuloza	869,—

Import	**w tonach**	**Eksport**	**w tonach**
szmaty	242,—	papa, tektura i papier	679,—
celuloza	18,—	materj. i wyr. włókniste	293,—
papa, tektura, papier	707,—	różne	1.788,—
bawełna	10.882,—		
juta	1.216,—		
len, konopie, sizal itd.	123,—		
wełna	1.535,—		
różne	927,—		
Razem	72.834,—		397.314,—

Ruch statków w miesiącu czerwcu zwiększył się w porównaniu do miesiąca ubiegłego tak pod względem ilości statków jak i ich tonażu. Zawinęło do portu 377 statków (372 st.) o pojemności 280.087 t. r. n. (262.957 t. r. n.) wyszło natomiast — 386 statków (375 st.) o tonażu 284.265 t. r. n. (268.071 t. r. n.) W zestawieniu z czerwcem roku ubiegłego miesiąc sprawozdawczy wykazuje wzrost o 86 statków na wejściu i tyleż na wyjściu.

Ruch statków w czerwcu ilustruje dokładnie poniższe zastawienie:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	ilość st.	t. r. n.	ilość st.	t. r. n.
Polska	45	41.110	57	36.769
W. M. Gdańsk	7	336	7	863
Anglja	8	10.988	11	13.973
Danja	53	31.527	53	33.387
Czechosłowacja	5	987	5	987
Estonja	7	3.392	6	1.806
Finlandja	16	13.286	16	14.419
Francja	2	1.831	2	1.831
Grecja	3	7.541	4	9.799
Holandja	24	6.084	19	4.500
Litwa	2	977	1	585
Łotwa	4	3.666	2	2.036
Niemcy	71	45.926	71	42.544
Norwegja	20	17.429	18	14.214
Panama	2	5.518	1	3.071
St. Zjedn. Am. P.	6	19.105	5	16.002
Szwecja	101	67.433	108	67.479
Włochy	1	2.933	—	—
Razem	377	280.087	386	284.265

Kolejność bander kształtuje się następująco: pierwsze miejsce zajmuje bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — niemiecka, czwarte — duńska, piąte — Stany Zjedn. Amer. itd. i wreszcie miejsce ostatnie — bandera W. M. Gdańska.

Ruch pasażerski w miesiącu czerwcu wzmógł się w porównaniu do miesiąca ubiegłego. Przyjechało 1.252 osoby w tem 49 z Anglji, 548 — z Danji, 29 — z Finlandji, 43 — z Holandji, 1 — z Norwegji, 263 — ze Stanów Zjednoczonych Am. P. i 10 — ze Szwecji.

Wyjechało 805 osób w tem 137 — do Anglji, 6 — do Belgji, 520 — do Danji, 4 — do Estonji, 3 — do Niemiec, 3 — do Norwegji, 128 — do Stanów Zjedn. Am. P. i wreszcie 4 — do Szwecji.

Ogólny obrót pasażerski zamorski wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 2.057 osób.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1933 R.

Pomimo powszechnej depresji gospodarczej i zmniejszenia się obrotów towarowych we wszystkich większych portach światowych — port gdyński w rozwoju swym nie odczuwa kryzysu i z roku na rok zwiększa swoje obroty towarowe.

Według prowizorycznych obliczeń za pierwszych 6 miesięcy br., zamorskie obroty towarowe portu, w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, wzrosły o 20 procent, dochodząc do cyfry 2.629.670 ton, wobec 2.180.000 ton w ubiegłym roku, przyczem eksport towarów przez Gdynię wzrósł o 10 procent, a import więcej niż trzykrotnie.

Poszczególne pozycje towarowe obrotu portowego były następujące: w nawiasach cyfry pierwszego półrocza roku ubiegłego: import 368.093 ton (121.038), żelastwo 134.660 ton (23.030), fosfaty, tomasyna, piryty — 47.125 (14.678), bawełna i wełna — 37.970 ton (8.937), ryż 30.533 ton (31.370), nasiona oleiste 21.705 ton (4.710), owoce świeże — 13.588 ton (11.153), ryby 6.150 ton (4.070), inne 76.361 t. (23.090). Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost importu surowców: żelastwa, bawełny, nasion oleistych i nawozów sztucznych, co dowodzi ożywienia się w kraju przemysłu przetwórczego.

Eksport: węgiel eksportowy — 1.916.484 ton (1.812.612), węgiel bunkrowy — 81.340 ton (72.477), drzewo — 106.345 ton (3.000), cukier 51.700 ton (59.753), bekony i szynki 24.400 ton (30.161), produkty chemiczne — 15.170 ton (24.530). szyny kolejowe — 17.665 ton (8.907), inne 48.474 ton (47.520).

Jak wynika z powyższych cyfr, eksport kształtował się nie tak pomyślnie, jak import. Poza węglem, szynami kolejowemi i kilkoma innemi mniejszego znaczenia towarami, inne ważniejsze dla portu pozycje wykazały zniżkę, co przypisać należy wprowadzeniu dalszych przywozowych ograniczeń w państwach zamorskich.

RYNEK FRACHTOWY W CZERWCU BR.

We frachtowaniu w miesiącu czerwcu panowało dość znaczne ożywienie. Znaczne zapotrzebowanie tonażu jeszcze na czerwiec wywołało wzrost poziomu płaconych frachtów. Wzrost wynosił 10% a nawet w niektórych wypadkach dochodził do 20%. Nawet w obecnej chwili otrzymanie tonażu z bliską datą ładowania sprawia znaczne trudności i za tonaż taki płacone są odpowiednio wyższe stawki. Również za miesiąc lipiec znajduje się dość znaczna ilość ładunków jeszcze, niezafrachtowanych. W kołach armatorów szczególnie skandynawskich spotkać się można często ze zdaniem, że pertraktacje między Anglją a Rosją doprowadzą do pomyślnego rezultatu i wówczas wzrośnie jeszcze bardziej zapotrzebowanie na tonaż po odpowiednio wyższych stawkach frachtowych.

Anglja.

Statki poszczególnych linij były jak dotąd w całości zajęte, a nawet zapotrzebowanie na tonaż nie mogło być pokryte. Zjawisko to tłumaczy się przedewszystkiem wstrzymaniem importu towarów rosyjskich do Anglji i pokrywaniem zapotrzebowania w innych krajach.

Poza statkami linjowemi znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

1 niemiecki i 1 duński statek o tonażu 650/700 std. każdy z Gdańska do Hull (Victoria Dock) dla mieszanego ładunku drzewa po stawce sh 34/— na warunkach „Baltwood gros"
1 niemiecki statek 350 stds.
1 niemiecki statek 600 stds.
1 duński statek 600 stds. z Gdańska do Londynu S. C. D. z ładunkiem mieszanym drewna po stawce sh 30/9 na warunkach Baltwood net
1 duński statek 450 stds. do Grimsby z ładunkiem D. B. B. po stawce 34/— na warunkach Baltwood gros
1 duński statek 1000 stds. z Gdańska do Preston i Liverpool z ładunkiem mieszanym drewna po stawce 40/—
1 duński statek 1000 stds. z Gdańska do Garston po stawce 42/6

Z Gdyni wykonano następujące kontrakty:

1 duński statek 650 stds. do Londynu S. C. D. po stawce 28/6 Baltwood
1 niemiecki statek 700 stds. do Londynu S. C. D. po stawce 28/—
1 szwecki statek 600 stds. do Londynu S. C. D. po stawce 27/6 net
1 duński statek 450 stds. do Hull Victoria Dock po stawce 30/—
1 niemiecki statek 375 stds. do Hull Victoria Dock po stawce 30/—
1 duński statek 750 stds. do Garston po stawce 38/6
1 niemiecki statek 200 stds. do Southampton po stawce 40/—
1 holenderski statek 120 stds. do Bristol po stawce 41/—
1 duński statek 1000 stds. do dwóch portów wybrzeża zachodn. po stawce 38/—
1 szwecki statek 800 stds. do Garston (ładunek częśc.) po stawce 42/6
1 duński statek 420 sąż. kopalniaków do Tyne Dock po st. 34/— p. i. f.
1 norweski statek 600 stds. do dwóch portów wybrzeża zachodn. po stawce 35/—.

Holandja.

Statki linjowe odpływały z pełnemi ładunkami. Płacono Hfl. 12,50 do 13,00 za std. Poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków żaglowo-motorowych pod ładunki drewna z przeznaczeniem przeważnie do Rotterdamu i Amsterdamu.

Belgja.

Stawki płacone za partje drzewa z przeznaczeniem do portów belgijskich wykazały pewną poprawę, jednakże nie w tak znacznym stosunku jak stawki frachtowe do Anglji. Należy wspomnieć następujące kontrakty, wykonane z Gdyni:

1 duński statek 1000 std. do Antwerpji po 22/3 w złocie
1 niemiecki statek 1100 std. do Antwerpji po 20/9 w złocie
1 niemiecki statek 400 std. do Brüssel Kanal 24/10½ w złocie.

Francja.

Interesy drzewne z Francją w czerwcu ograniczyły się do sprzedaży drobnych partyj, które załadowano na statki linjowe, odpływające do Dunkierki, Rouen i Bordeaux. Zafrachtowano również kilka małych statków.

Węgiel.

Ilość statków zafrachtowanych pod ładunki węgla w miesiącu czerwcu utrzymywała się na poziomie z poprzedniego miesiąca. Należy wspomnieć pocieszające zjawisko wzrostu stawek frachtowych.

Znane nam są następujące kontrakty wykonane w okresie sprawozdawczym:

Francja.		
	2000 ton do Bordeaux	Frs. 34.—
	1600 ton do Nates	Frs. 36.—
	1750 ton do Rouen	Frs. 28.50
	1300 ton do Rouen	Frs. 30.—
	1350 ton do Treport	Frs. 31.50
	1150 ton do Le Havre	Frs. 32.—
	3800 ton do Rouen	Frs. 24.50
	3400 ton do Dieppe	Frs. 22.75
	3700 ton do Rouen	Frs. 23.—
	1650 ton do Bordeaux	Frs. 37.—
	1500 ton do Bordeaux	Frs. 38.—
Irlandja.		
	900 ton do Sligo	sh 8/6
	2300 ton do Dublin	sh 6/1½
	3000 ton do Dublin	sh 4/9
	2300 ton do Dublin	sh 5/7½
	1100 ton do Vork	sh 7/9
	900 ton do Waterford	sh 8/6
	2100 ton do Dublin	sh 6/—
Danja.		
	3000 ton do dobrego duńskiego portu	sh 4/4½
	1500 ton do dobrego duńskiego portu	sh 4/9
Szwecja.		
	2700 ton do Gefle	sh 4/1½
	3000 ton do Halmstad	sh 3/10½
Norwegja.		
	3000 ton do Oslo	sh 5/—
Finlandja.		
	900 ton do Ekenäs	sh 4/3
	1800 ton do Trangsund	sh 4/1½
	1500 ton do Transund	sh 4/3

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W czerwcu br. statki polskiej floty handlowej (brak danych z P. T. T. O.) przewiozły ogółem 59.252 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 5.585 ton w przywozie do Polski, 50.417,5 ton w wy-

wozie z Polski i 3.249,5 ton w przewozie między portami zagranicznemi.

W porównaniu z poprzednim miesiącem ogólne przewozy zmniejszyły się dość znacznie.

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska“ przewiozła ogółem w czerwcu br. 18.169 ton, 160.094 cbm manufaktury i 64.523 cbm drzewa, „Polbryt“ 7.079 ton (bez importu z Anglji) i „Polskarob“ 34.004 ton.

„Żegluga Polska“ S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej“ przewiozły w czerwcu br. ogółem 8.366 ton, z czego 7.505 ton w eksporcie z Polski i 861 ton w imporcie do Polski. W porównaniu z poprzedniemi miesiącami nastąpił dalszy spadek przewozów w żegludze nieregularnej.

W wywozie z portów polskich przewożono: węgiel, drzewo i makuchy, w przywozie: bawełnę, tytoń i cytryny. Ogółem odbyto w czerwcu 4 podróże.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej“ przewieziono w m. czerwcu br. ogółem 9.803 ton, 160.094 cbm manufaktury i 64.523 cbm drzewa. W wywozie z Polski przewieziono 4.690 ton, 160.094 cbm manufaktury i 64.523 cbm drzewa, w przywozie do Polski 4.724 t towarów i w przewozie między portami zagranicznemi 389 t towarów. Na ładunki w eksporcie składały się: drobnica, drzewo, cukier i zboże, W imporcie: drobnica i złom. Manufakturę przewożono w eksporcie na Daleki Wschód (z dalszym przeładunkiem).

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu“ przewiozły w czerwcu br. 7.079 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem w Gdyni załadowano 4.051 ton, w Gdańsku 3.028 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił znaczny wzrost przewozów w eksporcie do Anglji (5.582 ton w maju). Z poszczególnych towarów wywiezionych do Anglji, większe ilości przypadają na: bekony i szynki, drzewo, jaja, parafinę, manufakturę, celulozę i ryż.

W maju br. przewieziono w imporcie z Anglji do Polski ogółem 2.071 ton, z czego 680 ton przez Gdynię i 1.391 ton przez Gdańsk. W imporcie uwydatnił się również wzrost przewozów w porównaniu z poprzednimi miesiącami.

„Polskarob“ Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. W mies. czerwcu br. statki „Polskarob“ przewiozły ogółem 31.144,5 ton węgla w eksporcie z Polski oraz 2.860,5 ton w przewozie między portami zagranicznemi. Węgla wywieziono: do Szwecji 13.809,5 ton, do Norwegji 14.151,5 ton i do Holandji 3.182,5 ton.

Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 12 podróży, zawijając do portów: Landskrona, Ystad, Kopervik, Limhamm, Sarpsborg, Oslo, Västeras, Norrköping, Aarhus, Rotterdam, Methil.

SYTUACJA GOSPODARCZA W CZERWCU BR.

W miesiącu czerwcu br. sytuacja gospodarcza w Gdyni wykazała pewną poprawę, w związku z ożywieniem sezonowem w poszczególnych branżach przemysłu i handlu.

Na rynku pieniężnym zaznaczył się, w porównaniu z poprzednimi miesiącami, znaczny spadek protestów wekslowych, na co wpłynęło zwiększenie się obrotów w handu i przemyśle oraz coraz większy zanik tranzakcyj kredytowych. Obecnie tranzakcje w handlu hurtowym, jak również sprzedaż detaliczną, uskutecznia się za gotówkę przy skoncie od 10% do 15%, co pozwala nabyć towar korzystniej niż na kredyt.

W ciągu miesiąca czerwca br. zaprotestowano w Gdyni 742 sztuk weksli na łączną sumę zł 196.242,92, wobec 541 sztuk na sumę zł 223.712,22 w miesiącu maju br.

Skup walut i dewiz wzrósł w porównaniu z poprzednim miesiącem, w związku z ożywioną pracą w porcie oraz licznemi wycieczkami zagranicznemi.

W instytucjach bankowych w Gdyni zanotowano w czerwcu wzrost wkładów. W instytucjach finansowych komunalnych w okolicy Gdyni nastąpił również częściowy wzrost wkładów oszczędnościowych.

W miesiącu czerwcu zaznaczył się dalszy spadek dolara, którego kurs wynosił w Banku Polskim 31. V. — 7,40 zł, 30. VI. — 6,85 zł. W dniu 10 lipca br. kurs dolara wynosił 6,05 zł.

Na rynku pieniężnym w Gdyni pojawiła się w okresie sprawozdawczym duża ilość fałszywych monet 5 i 10 złotowych, które puszczano w obieg podczas Święta Morza.

W handlu nastąpiło odprężenie i cały szereg branż wykazywał ożywione obroty w związku z sezonem letnim oraz Świętem Morza. Wzrost obrotów zaznaczył się silnie w branży manufakturowej, w związku z obawą klienteli przed zwyżką cen w sezonie. Silny wzrost obrotów uwydatnił się również w branży metalurgicznej. Ceny utrzymywały się nacgół na niezmienionym poziomie.

W przemyśle panowało w dalszym ciągu ożywienie i to w produkcji tak na rynek krajowy jak i zagraniczny. Produkcja Łuszczarni Ryżu, Olejarni oraz okolicznych fabryk krzeseł wzrosła w porównaniu do poprzedniego miesiąca.

Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazywał na dzień 30 czerwca br. 3.016 bezrobotnych w okręgu gdyńskim, wobec 3.354 bezrobotnych w dniu 31 maja br.

W SPRAWIE PRZEKAZYWANIA PRZESYŁEK CELNYCH W WAGONIE ZBIOROWYM Z KILKU MAGAZYNÓW.

Celem unormowania sposobu przekazywania przesyłek celnych z kilku magazynów wagonem zbiorowym za jedną listą przekazową i jednym listem przewozowym naczelnik tutejszego Urzędu Celnego zarządził co następuje:

Firma, załatwiająca przekaz, winna zgłosić w Ajencji Celnej P. K. P. powyższy zamiar oraz złożyć specyfikację według wzoru, ustalonego przez Ajencję Celną w 5 egzemplarzach z wyszczególnieniem ilości, nazwy towaru itd. według rubryk specyfikacji oraz przy równoczesnem wskazaniu, w których magazynach towar się znajduje.

Na zasadzie powyższego zgłoszenia złoży Ajencja Celna listę przekazową z dołączoną specyfikacją Urzędowi Celnemu do zarejestrowania.

Przewóz towarów z innych magazynów do magazynu, przy którym ma się odbyć załadunek zbiorowy, uskuteczniać się będzie na pisemny wniosek firmy (bez opłaty stemplowej).

Firma obowiązana będzie złożyć taki wniosek w Urzędzie Celnym, wyszczególniając w nim dokładną ilość i jakość towaru oraz miejsce załadowania. Na każdy magazyn winien być złożony wniosek oddzielnie.

Urząd Celny nadmienia również, że specyfikacje oraz listy konwojowe winne być sporządzone staraniem i na koszt firmy według wzoru, podanego odnośnie do specyfikacji przez Ajencję Celną, odnośnie zaś listy konwojowej według wzoru podanego przez Urząd Celny.

Jednocześnie Urząd Celny zaznacza, że załadunek towaru musi się odbyć bezwarunkowo w tym samym dniu i w należytej ciągłości i nie może być pod żadnym pozorem przerywany do dnia następnego. Firma, nie stosująca się do tego warunku, nie będzie mogła korzystać w przyszłości z udogodnienia, wprowadzonego powyższą instrukcją.

NOWE LINJE OKRĘTOWE.

W czerwcu br. uruchomiono nową regularną linję okrętową pomiędzy Gdynią a szkockimi portami Leith i Grangemouth przez Tow. okrętowe Currie Line (The Leith Hull & Hamburg Stean Packet Co. Ltd.), które od przeszło 100 lat utrzymuje regularną żeglugę między temi portami a portami morza północnego i bałtyckiego. Brak połączenia Gdyni z portami północnej Anglji był bardzo odczuwany ze strony zwłaszcza naszego handlu jajami i bekonami, a przewóz tych artykułów będzie się mógł odbywać dogodnie statkami nowej linji, zaopatrzonemi w chłodnie, które będą wyjeżdżać z Gdyni raz na tydzień. Linją tą mogą być też wysyłane przesyłki za bezpośredniemi konosamentami do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji.

Port Leith obsługuje stolicę Szkocji Edynburg, a port Grangemouth ma dogodne połączenie kanałem i kolejowe z pobliskiem miastem Glasgow.

Firma Bergenske Baltic Transports Ltd. Sp. z o. o. w Gdyni reprezentująca armatora Robert M. Sloman jr. — Hamburg — Mittelmeerlinie, zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję regularną, łączącą Gdynię i Gdańsk z portami śródziemnomorskiemi, hiszpańskiemi, francuskiemi i włoskiemi.

Najbliższe odjazdy statków tej linji z Gdyni projektowane są w następujących terminach: s. s „Neapel" dnia 22. VII. br. i s. s. „Catania" dnia 23. IX. br., a dalsze odjazdy podane zostaną później.

Linja powyższa współpracuje z linją Svenska Lloyd w Göteborgu.

PODATEK PRZEMYSŁOWY PRZEDSIĘBIORSTW MAKLERSKICH.

W związku z wątpliwościami w sprawie zaklasowania przedsiębiorstw maklerstwa okrętowego, Ministerstwo Skarbu poleciło traktować powyższe przedsiębiorstwa pod względem obowiązku opłacania podatku przemysłowego, jako przedsiębiorstwa ekspedycyjne w myśl rozdziału VI. kategorja pierwsza punkt 1 i kategorja druga p. 1 i 2. części II. lit. A. Taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17, z r. 1932, poz. 110) oraz art. 7 lit. A p. 11 tejże ustawy.

TRANZYT OWOCóW DO CZECHOSŁOWACJI.

Tranzyt owoców południowych do Czechosłowacji stale się zwiększa mimo przeszkód, jakie spotyka ze strony czechosłowackich ograniczeń dewizowych. Zainteresowane w tej dziedzinie firmy oczekują zniesienia ograniczeń dewizowych w Czechosłowacji, aby tem intensywniej przystąpić do zwiększenia tranzytu. Z miarodajnych źródeł jest wiadomem, że rząd czechosłowacki ma przystąpić w najbliższym czasie do złagodzenia tamujących tranzyt zarządzeń dewizowych, co w wielkiej mierze wpłynie na ułatwienie owocowego obrotu tranzytowego do Czechosłowacji via port gdyński. Dotychczasowe uwolnienia dewizowe obejmują następujące grupy towarów: produkty rolnicze, wyroby kamienne, oleje mineralne, towary tekstylne. kauczukowe, szklane i galanteryjne, maszyny i narzędzia oraz produkty przemysłu chemicznego.

FIRMY CZECHOSŁOWACKIE W GDYNI.

Jeden z bardzo poczytnych dzienników w Czechosłowacji „Narodni Listy" zwrócił się z apelem do sfer gospodarczych czechosłowackich, aby, wstępując w ślady firmy Bat'a, przystąpiły do otwierania swych reprezentacyj handlowych i ekspedytorskich w porcie gdyńskim, w celu ściślejszej współpracy z Polską w handlu zamorskim. Firma Bat'a przygotowuje cały swój aparat handlowy, aby w najbliższym czasie otworzyć w porcie gdyńskim oddział żeglugowy.

PODRÓŻ POWROTNA „KOŚCIUSZKI".

Statek „Kościuszko" Linji Gdynia-Ameryka wypłynął w dniu 6 bm. z Nowego Yorku do Gdyni, wioząc na pokładzie 283 pasażerów, 1 worek poczty i 23 ton towarów.

Po drodze statek zawinął w dniu 8 bm. do Halifaxu w Kanadzie, celem zabrania dalszych ilości pasażerów i ładunku.

Na pokładzie statku znajduje się 100-osobowa wycieczka Polskiego Związku Narodowego.

Przyjazd statku do Gdyni oczekiwany jest w dniu 18 lipca br.

POBYT P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU W GDYNI.

Dnia 28 czerwca wieczorem przyjechał do Gdyni Pan Minister Przemysłu i Handlu Dr. F. Zarzycki w towarzystwie Naczelnika Wydziału Żeglugowego F. Rostkowskiego, Naczelnika Wydziału Prezydjalnego Inż. St. Arczyńskiego, Naczelnika Wydziału Rybackiego Dr. F. Lubeckiego i Radcy J. Barańskiego.

W dniu Święta Morza Pan Minister Zarzycki brał oficjalny udział w uroczystościach gdzie reprezentował Rząd. Następnego dnia P. Minister odbył inspekcję portu zwiedzając Chłodnię, tereny wolnej strefy oraz Urząd Rybacki.

NOWY ŁADUNEK RYŻU DLA ŁUSZCZARNI W GDYNI.

Dnia 3 lipca br. o godz. 16-tej zawinął do portu gdyńskiego angielski statek „Clan Macfadyen", który przywiózł bezpośrednio z Indyj ładunek ryżu niełuszczonego wynoszący 7925 t. dla Łuszczarni Ryżu.

WYCIECZKA CZECHOSŁOWACKA Z MORAWSKIEJ OSTRAWY.

Dnia 3 bm. popołudniu przyjechała z Warszawy do Gdyni wycieczka czechosłowacka (z Morawskiej Ostrawy) w liczbie około 100 osób. Wycieczka powyższa zorganizowana została przez Towarzystwo Polsko-Czechosłowackie w Morawskiej Ostrawie i kierownikami jej są prezes Twa p. dr. Kral oraz sekretarz zarządu p. dr. Nowotny. W skład wycieczki wchodzi również burmistrz miasta Morawskiej Ostrawy oraz poseł na Sejm p. Jan Prokeš. Gości powitał na dworcu specjalny komitet z p. Mec. Janickim na czele. W pierwszym dniu pobytu uczestnicy wycieczki zwiedzili miasto, w drugim dniu pobytu zwiedzili port i urządzenia portowe, a w trzecim dniu udali się statkiem Żeglugi Polskiej na Hel.

Dnia 5 bm. wycieczka powyższa odjechała z Gdyni w dalszą drogę celem zwiedzenia Bydgoszczy, Torunia, Poznania i Katowic.

KONFERENCJA KOMUNIKACYJNA POLSKO - CZECHOSŁOWACKA.

Dnia 11, 12 i 13 lipca odbyła się w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni konferencja w sprawie polsko-czechosłowackiej komunikacji towarowej z portami morskiemi.

W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

W dniu 10 lipca odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawie dyplomów w polskiej marynarce handlowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała następujące dyplomy:

P. Budka Roman dyplom kapitana żeglugi wielkiej, p. Starbałła Józef dyplom kapitana żeglugi wielkiej, p. Jaworski Stanisław dyplom kapitana żeglugi małej, p. Ostapowicz Kazimierz dyplom porucznika żeglugi wielkiej, p. Krzyżanowski Bogdan dyplom porucznika żeglugi małej, p. Bełczowski Józef dyplom mechanika I klasy, p. Żołędziowski Józef dyplom mechanika II klasy, p. Lecz Franciszek dyplom mechanika III klasy, p. Poliszczuk Eugenjusz dyplom mechanika III klasy, p. Lesiewski Kazimierz dyplom szypra II klasy, p. Piechocki Franciszek dyplom szypra II klasy.

Komisja dopuściła do egzaminów na szypra II klasy p. Kąkola Franciszka i p. Krügera Pawła, a na maszyniste III klasy p. Kąkola Pawła i Wallata Franciszka .

PRZYJAZD NACZELNIKA WYDZIAŁU RYBACKIEGO.

Dnia 9 bm. przyjechał do Gdyni w sprawach służbowych Naczelnik Wydziału Rybackiego z Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Dr. Fr. Lubecki. Dnia 10 bm. p. Naczelnik Lubecki wyjechał na Hel w towarzystwie Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewickiego celem inspekcji portu rybackiego. —

WYCIECZKA S/S „POLONIA" NA FJORDY NORWEGJI.

Dnia 3 lipca o godz. 13-tej odjechał z portu gdyńskiego polski statek transatlantycki „Polonia" z wycieczką turystyczną na fjordy Norwegji, zabierając na swym pokładzie 530 pasażerów. W podróży swojej s/s „Polonia" zawinie do kilku portów m. i. Kopenhagi, Bergen, Trondhjem Tromsö. Powrót wycieczki przewidziany jest na 18-go lipca br. —

ODJAZD STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA".

Dnia 6 bm. rano żagl. „Dar Pomorza" rozwinął żagle i opuścił port gdyński, udając się z wychowankami Szkoły Morskiej w drugą podróż ćwiczebną po Bałtyku. W czasie tej podróży statek szkolny zawinie do Helsinek w Finlandji, gdzie zatrzyma się przez kilka dni. Zakończenie ćwiczeń i powrót „Daru Pomorza" do Gdyni nastąpi w pierwszych dniach sierpnia.

PRZYJAZD FLOTY ŁOTEWSKIEJ DO GDYNI.

W końcu bieżącego miesiąca spodziewany jest przyjazd floty łotewskiej do Gdyni, która zatrzyma się tutaj przez kilka dni.

UROCZYSTE ODSŁONIĘCIE TABLICY NA LATARNI MORSKIEJ W ROZEWIU, KU CZCI STEFANA ŻEROMSKIEGO.

Dnia 30 czerwca 1933 r. staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyło się uroczyste odsłonięcie tablicy pamiątkowej ku czci Stefana Żeromskiego, którego imieniem nazwano latarnię morską w Rozewiu.

Na tablicy umieszczony został napis o następującej treści: „Ku czci niezapomnianego piewcy Bałtyku w mrokach narodowej nocy wskazywał drogi do niepodległości, a w wolnej Polsce budził miłość do morza — źródła wielkosci i potęgi morza.

Na wieczną rzeczy pamiątkę latarnię tę na wniosek Ligi Morskiej i Kolonjalnej, decyzją Rządu Rzeczypospolitej — w dniu Święta Morza 29 czerwca 1933 r. nazwano latarnię im. Stefana Żeromskiego.

Na uroczystość tą przybyli Minister Przemysłu i Handlu, Dr. F. Zarzycki, jako delegat Rządu, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kol. Generał Gustaw Orlicz-Dreszer, Dowódca Floty Kontradmirał Józef Unrug, Komisarz Rządu Mgr. Fr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski, Starosta Morski St. Wendorff. płk. Abraham oraz inni reprezentanci władz i delegaci Ligi Morsk. i Kol., a także licznie zgromadzona publiczność bawiąca obecnie na wybrzeżu. U podnóża latarni ustawił się szwadron 2 pułku szwoleżerów z własną orkiestrą. Latarnia udekorowana była girlandami z zieleni oraz flagami; wszystko to nadawało tej uroczystości podniosłego nastroju.

P. Minister Zarzycki po przemówieniu przy dźwiękach hymnu narodowego dokonał odsłonięcia tablicy, następnie przemawiał kurator B. Chrzanowski i generał Gustaw Orlicz-Dreszer podkreślając zasługi wielkiego piewcy Bałtyku.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	11. 7.	13. 7.	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	18. 7.	27. 7.	26. 7.	—	29. 7.
Śląsk	25. 7.	29. 7.	2. 8.	4. 8.	5. 8.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. VII.
s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. VII.
s/s Tula — z Gdyni 31. VII.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 24. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 31. VII.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. VII.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 21. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Tczew — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 4. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Elin — z Gdyni 17. VII. — z Gdańska 19. VII.
s/s Phaedra — z Gdyni 20. VII. — z Gdańska 22. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 24. VII. — z Gdańska 26. VII.
s/s Hector — z Gdyni 27. VII. — z Gdańska 29. VII.
s/s Fortuna — z Gdyni 31. VII. — z Gdańska 2. VIII.
s/s Condor — z Gdyni 3. VIII. — z Gdańska 5. VIII.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 17. VII.
s/s Theseus — z Gdyni 24. VII.
s/s Nereus — z Gdyni 31. VII.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 8. VIII. — z Gdańska 11. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Ibis z Gdyni 24. VII. — z Gdańska 26. VII.
s/s Condor — z Gdyni 3. VIII. — z Gdańska 5. VIII.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Brüm — z Gdyni 24. VII.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Samland — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 22. VII.
s/s Erna — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 29. VII.
s/s Hinrich — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 5. VIII.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 15. VII.
s/s Little Evy — z Gdyni 24. VII.
s/s Little Evy — z Gdyni 3. VIII.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 24. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 31. VII.

Do Leith — Grangenmouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 15. VII.
s/s Minorca — z Gdyni 22. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 29. VII.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 2. VIII — z Gdyni 3. VIII.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 25. VII. — z Gdyni 26. VII.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 8. VIII. — z Gdyni 9. VIII.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 12. VII. — z Gdyni 13. VII.
s/s Lublin — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.
s/s Lwów — z Gdańska 26. VII. — z Gdyni 27. VII.
s/s Lublin — z Gdańska 2. VIII. — z Gdyni 3. VIII.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 28. VII. — z Gdyni 29. VII.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 14. VII. — z Gdańska 13. VII.
s/s Akershus — z Gdyni 28. VII. — z Gdańska 27. VII.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. VII.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. VII.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 14. VII.
s/s Jenny — z Gdyni 22. VII.
s/s Randi — z Gdyni 29. VII.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s Tula — z Gdyni 31. VII.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sebu — z Gdyni 15. VII — z Gdańska 15. VII.
s/s Melilla — z Gdyni 12—15. VIII. — z Gdańska 12—15. VIII.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — z Gdyni 28. VII. — z Gdańska 29. VII.
m/s Blaland — z Gdyni 31. VII. — z Gdańska 31. VII.

**Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Inslands — Oran — Alger — Tunis**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 14. VII.
s/s Jenny — z Gdyni 22. VII.
s/s Randi — z Gdyni 29. VII.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 12. VII.
s/s Scanyork — z Gdyni 31. VII.
s/s Cliffwood — z Gdyni 7. VIII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Pułaski — z Gdyni 14. VII.
s/s Pułaski — z Gdyni 14. VIII.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice – Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 15. VII.	s/s Scanyork — 21. VII.
s/s Scanmail — 22. VII.	s/s Cliffwood — 29. VII.
	s/s Scanmail — 5. VIII.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanyork — 21. VII.
s/s Cliffwood — 29. VII.
s/s Scanmail — 5. VIII.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 29. VII.	s/s Pułaski — 10. VII.
s/s Kościuszko — 6. VII.	s/s Kościuszko — 18. VII.
s/s Pułaski — 30. VIII.	s/s Pułaski — 10. VIII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	12. 7.	—	15. 7.
Cieszyn	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	26. 7.	—	29. 7.
Śląsk	2. 8.	4. 8.	5. 8.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Samland 15. VII. — przyjazd do Gdyni 18. VII.
z Hamburga — s/s Erna 22. VII. — przyjazd do Gdyni 25. VII.
z Hamburga — s/s Hinrich 29. VII. — przyjazd do Gdyni 1. VIII

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 15. VII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 22. VII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 29. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Phaedra 15. VII. — przyjazd do Gdyni 20. VII.
z Rotterdamu — s/s Ibis 18. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.
z Rotterdamu — s/s Hector 22. VII. — przyjazd do Gdyni 27. VII.
z Rotterdamu — s/s Fortuna 25. VII. — przyjazd do Gdyni 31. VII.
z Rotterdamu — s/s Condor 29. VII. — przyjazd do Gdyni 3. VIII.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 13. VII. — przyjazd do Gdyni 17. VII.
z Bremy — s/s Nixe 20. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.
z Bremy — s/s Uranus 27. VII. — przyjazd do Gdyni 31. VII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 19. VII.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 15. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.
z Antwerpji — s/s Condor 27. VII. — przyjazd do Gdyni 3. VIII.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 13. VII. — przyjazd do Gdańska 16. VII.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 27. VII. — przyjazd do Gdańska 30. VII.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 10. VIII. — przyjazd do Gdańska 13. VIII.
z Londynu — s/s Warszawa lub substyt. 24. VIII. — przyjazd do Gdańska 27. VIII.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lwów 20. VII. — przyjazd do Gdańska 23. VII.
z Hull — s/s Lublin 27. VII. — przyjazd do Gdańska 30. VII.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Jaederen	18. 7.	20. 7.	21. 7.	21. 7.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber	około (obout) 24—25. VII.	około (about) 29—31. VII.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Fgholm	5. 7.	6. 7.	14. 7.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Iberia	12. 7.	7. 7.	8. 7.	—	—	—	—	—
s/s Ivernia	—	—	—	—	14. 7.	16. 7.	17. 7.	3. 8.
s/s Caledonia	—	22. 7.	24. 7.	—	28. 7.	29. 7.	31. 7.	17. 8.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Iberia	14. 7.	—	15. 7.	17. 7.	18. 7.	19. 7.
s/s Bothnia	22. 7.	—	24. 7.	25. 7.	26. 7.	27. 7.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja	Gdynia
m/s Vikingland	20. 7.	14. 7.	—	—	—	25. 7.	12. 8.
m/s Nordland	9. 8.	12. 8.	13. 8.	18. 8.	14. 8.	—	—
m/s Gotland	16. 8.	—	—	—	—	20. 8.	—
ms Erland	—	25. 8.	26. 8.	5. 9.	29. 8.	—	—

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8.
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



STREFA WOLNOCŁOWA W KONSTANCY.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż w najbliższym czasie ma być otwarta w Konstancy strefa wolnocłowa i w tym celu budowane są obecnie nowe składy, nadające się do przechowywania masowych transportów.

Izba zwraca uwagę, iż możnaby wykorzystać budujące się składy na przechowanie transportów ziemniaków po zbiorach jesiennych do sprzedaży ich na rynkach południowo-europejskich, względnie Bliskiego Wschodu, czy to w okresie zimowym, czy też wczesnej wiosny, t. j. wówczas, kiedy ceny ziemniaków osiągają stosunkowo wysoki poziom.

Po bliższe informacje zainteresowani zechcą zgłosić się do Izby względnie do Państwowego Instytutu Eksportowego.

OBNIŻKA OPŁAT W KANALE KILOŃSKIM.

Już w najbliższym czasie ma się wprowadzić dalszą zniżkę opłat w Kanale Kilońskim.

1) **Opłaty kanałowe** mają być obniżone o około 10%..

2) **Opłaty za pilotaż** zostaną bez zmiany.
3) **Opłaty pilotowe na Łabie** (Elbe-Sea-Pilotage) między Brunsbüttelkoog i boją Łaba (Elbe) III. mają być włączone w ogólne opłaty kanałowe, tak, że z tego tytułu statek nie będzie ponosił żadnych dodatkowych (jak obecnie) kosztów.

OPŁATY PORTOWE W PORCIE AARHUS.

Administracja portu w Aarhus postanowiła wystąpić do rządu z wnioskiem obniżenia opłat portowych o 10%, a przedewszystkiem na towary masowe, jak węgiel, koks itp.

Administracja motywuje swój wniosek znacznem obniżeniem opłat portowych w sąsiednich portach.

STAWKI FRACHTOWE W DANJI.

Duński wskaźnik frachtowy frachtów, podany przez Duński Departament Statystyczny, wynosi za miesiąc maj br. 99.0, podczas gdy w kwietniu br. wynosił 100.8 (biorąc za podstawę styczeń — marzec 1925 r. == 100).

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje wahania stawek frachtowych od maja 1932 r. do maja br.

Maj	1932 r.	87.5	Grudzień	1932 r.	92.9
Czerwiec	„	86.3	Styczeń	1933 r.	94.7
Lipiec	„	86.5	Luty	„	105.0
Sierpień	„	87.4	Marzec	„	103.9
Wrzesień	„	90.9	Kwiecień	„	100.8
Październik	„	90.9	Maj	„	99.0
Listopad	„	92.5			

RUCH OKRĘTOWY W PORTACH DUŃSKICH.

Według danych Duńskiego Departamentu Statystycznego przeszło ogółem przez porty duńskie w pierwszym kwartale bieżącego roku 19.200 statków o pojemności 3.621.000 N R. T., przewożąc 2.779.000 ton towarów, wywożąc zaś 875.000 ton. W ostatnim kwartale ubiegłego roku przeszło ogółem 24.000 statków o pojemności 4.173.000 W. R. T., przywożąc 3.416.000 ton towarów, wywożąc zaś 1.103.000 ton.

W pierwszym kwartale ub. r. przeszło przez porty duńskie 19.600 statków o pojemności 3.666.000 N. R. T., przywożąc 2.903.000 ton towarów, wywożąc zaś 875.000 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPIJSKIM.

W miesiącu czerwcu br. zawinęły do portu w Antwerpji 822 statki o pojemności 1.681.638 ton. Przeciętny tonaż statków wynosił 2.046 ton. W tym samym miesiącu ub. r. zawinęło 747 statków o pojemności 1.611.433 ton; a zatem należy zanotować w tym roku dość znaczne zwiększenie się ruchu okrętowego.

Kolejność bander była następująca: Anglja 254 statki, Niemcy 161, Holandja 84, Norwegja 48, Francja 48, Szwecja 45, Belgja 44,

Danja 44, Finlandja 14, Ameryka 13, Włochy 9, Rosja 9, Grecja 8, Japonja 5, Portugalja 5, Łotwa 4, Brazylja 4, Hiszpanja 4, **Polska 3**, Estonja 3, Jugosławja 3 i t. d.

RUCH STATKóW W TALLINNIE W MAJU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przybyło z portów zagranicznych do Tallinna 116 statków o pojemności 75.558 N. R. T.; w tem były załadowane 74 statki o pojemności 48.448 N. R. T. oraz 42 statki o pojemności 27.110 N. R. T. w balaście. Opuściły zaś port talliński 134 statki o pojemności 82.255 N. R. T.: w tem było załadowanych 85 statków o pojemności 43.869 N. R. T., oraz 49 statków o pojemności 38.386 N. R. T.

Kolejność bander była następująca:

Finlandja	39	statków	o	pojemności	14.941	ton
Niemcy	26	„	„	„	19.147	„
Estonja	27	„	„	„	13.051	„
Szwecja	5	„	„	„	832	„
Anglja	4	„	„	„	5.992	„
Łotwa	4	„	„	„	3.723	„
Danja	3	„	„	„	2.325	„
Polska	3	„	„	„	3.782	„
Norwegja	2	„	„	„	5.319	„
Grecja	1	„	„	„	2.270	„
Panama	1	„	„	„	65	„
Rosja	1	„	„	„	4.111	„

RUCH STATKóW W KOPENHADZE W MAJU BR.

W miesiącu maju br. zawinęło do portu kopenhaskiego 2.036 statków o pojemności 543.368 N. R. T., podczas gdy w kwietniu br. 1.613 statków o pojemności 485.776 ton. Kolejność bander była następująca:

Danja	1.552	statki	o	pojemności	366.033	ton
Szwecja	303	„	„	„	54.538	„
Norwegja	10	„	„	„	13.247	„
Niemcy	80	„	„	„	24.813	„
Anglja	16	„	„	„	14.169	„
Francja	2	„	„	„	1.626	„
Finlandja	21	„	„	„	14.010	„
Rosja	1	„	„	„	1.314	„
Holandja	23	„	„	„	8.488	„
Belgja	1	„	„	„	4.601	„
Łotwa	3	„	„	„	3.271	„
Estonja	4	„	„	„	763	„
Islandja	4	„	„	„	3.539	„
Ameryka	7	„	„	„	22.649	„
Grecja	1	„	„	„	2.271	„
Włochy	2	„	„	„	6.729	„
Polska	1	„	„	„	1.252	„
	2.036	statków			543.368	ton

WIADOMOŚCI
CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ULGI CELNE.

Na mocy rozporządzenia Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 30 czerwca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 46, poz. 368) przy wywozie poniżej wyszczególnionych towarów pobiera się cło ulgowe, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego) określa się, jak następuje:

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 24 z p. 5a	Sok winogronowy skondensowany w opakowaniu hermetycznem, bez cukru, bez alkoholu — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	5
z 24 z p. 5b	Sok winogronowy skondensowany w opakowaniu niehermetycznem, bez cukru, bez alkoholu — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 37 z p. 2a	Szproty wędzone, marynowane, w oliwie oraz kilki w sosie, sprowadzane w opakowaniach hermetycznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	9
z 37 z p. 1b III	Makrele świeże (w lodzie) — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	23
z 37 z p. 3b II	Klipfisze suszone — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	9
z 37 z p. 4b	Śledzie solone — o ile 10 kg tych śledzi zawiera nie więcej niż 60 sztuk — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	33 i 1/3
z 55 z p. 4	Skóry wierzchnie baranie, wyprawione do przerobu fabrycznego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . .	10
z 61 z p. 1c i d i Uwaga 2 do p. 2	Wszelkie szpulki drewniane toczone — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
z 66 z p. 2c	Kwarc, skaleń i pegmatyt — mielone do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . . .	bez cła
z 67 z p. 2	Kamienie półszlachetne, prawdziwe i sztuczne, sprowadzane w stanie surowym do obróbki (szlifowania) — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 68 z p. 3	Celuloid nieobrobiony, chociażby zabarwiony, w kawałkach — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
z 68 p. 4	Celuloid w blokach, płytach, arkuszach, prętach, rurach:	
	a) nieobrobionych, chociażby szlifowanych, polerowanych, matowanych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
	b) sklejonych z wyciśniętym wzorem — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
	c) pokrytych lub przełożonych tkaninami — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 71 z p. 2	Grafit zmielony, również zespolony w grudki, lub w płatki, do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	35
z 71 z p. 5b i c	Niewyrabiane w kraju elektrody z węgla i grafitu do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 77 z pp. 2a, b i 5a	Pałeczki ze szkła białego, pałeczki zabarwione w masie, wszystko do wyrobu wełny szklanej — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 77 z pp. 2b, 5a i 6b	Rurki ze szkła białego, rurki zabarwione w masie, maszynowo ciągnione, również dęte do wyrobu ampułek itp. opakowań — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 77 z p. 6b	Pałeczki i rurki szklane zabarwione w masie do wyrobu sieczki szklanej, paciorków, pereł nieprawdziwych i imitacji korali — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 85 z p. 4	Olej smarowy ciężki, zmieszany z olejami i tłuszczami zwierzęcemi i roślinnemi — używany przy wytłaczaniu z porcelany artykułów elektrotechnicznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 88 z p. 1d II	Szczeliwka gumowe do puszek, sprowadzane przez fabryki konserw mięsnych za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 88 z p. 2a	Krążki z materjałów włóknistych, impregnowanych bakelitem (gumoitextowe) do wyrobu kół zębatych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 96 z p. 3a	Siarczan baru strącony (blanc fixe) do wyrobu papieru za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
z 102 z p. 1	Dwutlenek baru	20
z 112 z p. 3b	Gaz świetlny sprowadzany rurociągami	20
	Uwaga 1: przy zamianie objętości na ciężar wagę 200 m^3 gazu określa się na 100 kg.	
	Uwaga 2: gaz świetlny, sprowadzany rurociągami — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 112 z p. 25b	Masy kontaktowe, sporządzone z pumeksu, względnie z ziemi okrzemkowej, przesyconej solami wanadu do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 112 z p. 25b II	Nadmanganian potasowy do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 112 z p. 25b II	Chlorek cynowy do celów przemysłowych za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
z 112 z p. 25c	Organiczne przetwory chemiczne osobno niewymienione, używane jako odczynniki chemiczne przy płukaniu rud cynkowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 112 z p. 25c	Metyloheksalina (6-krotnie uwodorodniony krezol) do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 117 p. 6	Olej drzewny	50
z 117 z p. 10	Substrat bituminowo-olejowy do wyrobu farb rdzochronnych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 119 z p. 4	Benzaldehyd do wyrobu barwników syntetycznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	15
z 140 z p. 8 i Uw. 5	Stal taśmowa hartowana o wytrzymałości powyżej 70 kg. na 1 mm² do wyrobu piłek — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	50
z 140 z p. 8 i Uw. 1.	Bednarka i blacha na zimno walcowane o grubości 0,15 mm. do 0,17 mm. do wyrobu kółek do obuwia — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 143 z p. 3c	Blacha aluminjowa o grubości 0,1 mm. i mniej do wyrobu folji aluminjowej — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 148 z pp. 2a i 3a	Przybory i wyroby z metali szlachetnych, wymienionych w poz. taryfy celnej 148 p. la do celów naukowych i technicznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu .	bez cła
z 148 z p. 5	Drut srebrny specjalny t. zw. topikowy do wyrobu bezpieczników — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu .	20
z 150 z p. 4a i b	Walce utwardzane o średnicy 850 mm. i wyżej dla hut — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 152 z p. 1a	Walczaki, tj. zbiorniki pary i wody, wykute z jednego bloku, również spawane z jednym szwem podłużnym o średnicy 1.200 mm. i o długości 6.200 mm. i wyżej do kotłów wodno-rurkowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25
z 152 z p. 6 a i b	Dna wygięte żelazne, stalowe dla t. zw. kotłów krakowych o średnicy 2.700 mm. i wyżej i o grubości ścianki 32 mm. i wyżej — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 153 z p 1 a I	Formy stalowe „wlewnice" obrobione do wyrobu rur żeliwnych, lanych systemem odśrodkowym — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 155 z p. 1	Drut stalowy hartowany do wyrobu szczotek — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 156 z p. 1 153 z p. 1b	Wyroby z drutu korytkowego żelaznego o szerokości poniżej 6,5 mm. względnie wyroby z korytkowej taśmy stalowej o szerokości powyżej 6,5 mm. do wyrobu mechanizmów parasolowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 156 z p. 10 d II	Tkaniny druciane z drutu miedzianego i ze stopów miedzi oraz metali, objętych poz. 143, bez końca, wyrabiane z drutów o średnicy 0,25—0,40 mm. włącznie dla przemysłu papierniczego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 156 z p. 10 d II i III	Tkaniny druciane z drutu miedzianego i ze stopów miedzi oraz metali, objętych poz. 143, bez końca, zawierające druty o różnej średnicy, nie grubsze jednak niż 0,40 mm. dla przemysłu papierniczego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	25

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 165 z p. 2 a1	Płatkowy metal aluminjowy t. zw. folja aluminjowa biała w rolach o szerokości 333 mm. i wyżej, do przerobu fabrycznego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	50
z 166	Płatki aluminjowe do wyrobu materjałów wybuchowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 167, 168 i 169	Niewyrabiane w kraju maszyny i aparaty, sprowadzane do celów produkcyjnych — za pozwoleniem Ministra Skarbu, wydanem w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu	35
z 167 z pp. 19, 20, 21, 22, 23, 24	Niewyrabiane w kraju maszyny do przeróbki lnu i konopi — za pozwoleniem Ministra Skarbu, wydanem w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu	10
z 167 z p. 38b	Niewyrabiane w kraju silniki elektryczne, sprowadzane przez fabryki obrabiarek do drzewa — za pozwoleniem Ministra Skarbu, wydanem w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu	35
z 167 z pp. 7, 9, 10, 33, 34 i 38b	Niewyrabiane w kraju lewary samochodowe oliwne, pompki paliwowe, silniki wielocylindrowe systemu Diesla i benzynowe, silniki jedno i wielocylindrowe, motocyklowe, karburatory, łożyska, dynamostartery, magneto, sprowadzane przez fabryki produkujące podwozia samochodowe i motocykle — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 169 z pp. 1 i 15	Niewyrabiane w kraju manometry do benzyny, oliwy i powietrza, kilometromierze, oleometry itp. przyrządy pomiarowe, cewki samochodowe, wycieraczki elektryczne, oraz aparaty elektryczne do dynamostarterów i kierunkowskazów okrągłych, sprowadzane przez fabryki produkujące podwozia samochodowe i motocykle — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 173 z pp. 6 i 17	Niewyrabiane w kraju koła samochodowe, latarnie samochodowe, siodła motocyklowe, kierunkowskazy okrągłe, sprowadzane przez fabryki produkujące podwozia samochodowe i motocykle oraz koła tarczowe, samochodowe, sprowadzane przez wytwórnie przyczep samochodowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu .	bez cła
z 169 z p. 10a	Wyświetlone pozytywy dotyczące kroniki filmowej — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	bez cła
z 169 z p. 10c	Wstęgi kinematograficzne niewyświetlone dla produkcji filmów — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 172 p. 5	Struny jelitowe do celów przemysłowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 177 z p. 3	Fibra wulkanizowana	30
z 177 p. 4a	Papier pakowy o wadze większej niż 28 g. w jednym metrze kwadratowym, niebarwiony, niesatynowany nawet z jednej strony, z drzewa gotowanego lub z celulozy niebielonej — w arkuszach, rolach — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	54

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 177 z p. 6d	Papier czerwono-czarny t. zw. „duplex", niedrukowany, służący do opakowania błon fotograficznych, sprowadzany przez wytwórnie błon fotograficznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	40
z 177 z pp. 6cI, II i d; p. 11b I, II; c I, II i 20	Papier wymieniony w pozycji 177 p. 6cI, II i d w p. 11 bI, II i cI, II oraz papier podklejony tkaninami z p. 20 — wszystko do wyrobu papieru światłoczułego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 177 z p. 10a	Papier pergaminowy naturalnego koloru do wyrobu naczyń papierowych niechłonących wody i tłuszczów — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 177 z p. 23	Dekalkomanja sprowadzana przez fabryki porcelany i fajansów — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . . .	50
z 177 z p. 23	Folja aluminjowa sprasowana, nieodłącznie z papierem, podgumowana do wyrobu etykiet — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 178 z p. 9a	Papier czerwono-czarny t. zw. „duplex", drukowany, służący do opakowania błon fotograficznych, sprowadzany przez wytwórnie błon fotograficznych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 180 p. 6	Przędziwo z włókna sztucznego cięte o zbliżonej długości włókien, nieskręcone (t. zw. vistra) — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu:	
	a) niebarwione	10
	b) barwione	30
z 183 z p. 6	Przędza wszelka nitkowana z dwóch lub więcej nici pojedyńczych (oprócz wymienionej w p. 5) do wyrobu sieci rybackich — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 184 z p. 3	Przędza z włókien rami w motkach surowa nitkowana do przerobu fabrycznego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 184 z p. 6a	Przędza z włókien rami w kłębkach lub na szpulkach, bielona, nienitkowana — do przerobu fabrycznego — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 187 z p. 2	Tkanina bawełniana surowa, zawierająca w 1 kg wagi do 15 m² włącznie, do wyrobu opon samochodowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 187 z p. 2	Tkanina bawełniana surowa o wiązaniu satynowem, zawierająca w 1 kg. do 15 m² włącznie do wyrobu welwetów ciętych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 190 p. 3	Sieci rybackie wszelkie, nawet bawełniane — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	10
z 197	Tkanina półjedwabna działkowa do wyrobu guzików — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	15

Pozwolenie Minsterstwa Skarbu wydane na podstawie rozporządzeń: z dnia 23 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 118, poz. 970) i z dnia 14 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 129) zachowują ważność do dnia 10 października 1933 r. włącznie.

Za towary, które na podstawie niniejszego rozporządzenia względnie rozporządzenia obowiązującego w czasie clenia mogłyby korzystać z ulg celnych, lecz które zostaną oclone bez zastosowania ulg celnych, może być zwrócona różnica należności między cłem normalnem a ulgowem, o ile:

a) zostanie ustalona przez Urząd Celny tożsamość towaru przed wydaniem jego do wolnego obrotu, przyczem ustalenie tożsamości winno się odbyć przez stwierdzenie że sprowadzone maszyny i aparaty są identyczne z przedstawionemi na poświadczonych rysunkach lub fotografjach, albo, jeżeli chodzi o inne towary, przez wydzielenie prób w sposób przewidziany w § 42 rozporządzenia z dnia 14 marca 1930 r. o postępowaniu celnem (Dz. U. R. P. Nr. 33, poz. 276);

b) podanie o zastosowanie ulgi celnej będzie złożone w przeciągu 30 dni od chwili ostatecznego ustalenia wyniku rewizji danego towaru. Jeżeli petent wystąpi o ulgę celną przed sprowadzeniem towaru, lecz ocli go cłem normalnem zanim zostanie wydane pozwolenie na ulgową odprawę celną, to w takich wypadkach zwrot różnicy cła może nastąpić na skutek podania petenta, złożonego w przeciągu 30 dni od chwili przyznania ulgi celnej wraz z deklaracją celną (kwitem celnym) oraz z dowodami stwierdzającemi zgodnie z niniejszem rozporządzeniem tożsamość towaru.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1933 r. i obowiązuje do dnia 10 października 1933 r. włącznie.

NOWE CŁA WYWOZOWE.

Paragraf 1 rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 15. XI. 1930 r. w sprawie ceł wywozowych, został uzupełniony rozporządzeniem powyższych Ministrów z dnia 30. VI. br. Dz. U. R. P. Nr. 46, poz. 367) przez dodanie następujących pozycyj:

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg zł.
267	Odzież wszelka wykonana z tkanin wełnianych z przędzy czesankowej	500,—
268	Odzież, z wyjątkiem płaszczów, damska oraz dziecięca — wykonana z tkanin (w tem z aksamitów, pluszów i welwetów):	
	a) jedwabnych, półjedwabnych i z jedwabiu sztucznego .	500,—
	b) półwełnianych oraz wełnianych oprócz z przędzy czesankowej	270,—
	c) wszelkich innych, oprócz osobno wymienionych . . .	215,—
269	Odzież z wyjątkiem płaszczów, męska, wykonana z tkanin (w tem z aksamitów, pluszów, welwetów) wszelkich, oprócz odzieży wełnianej z przędzy czesankowej . . .	250,—
270	Płaszcze wykonane z tkanin:	
	a) jedwabnych półjedwabnych, chociażby przesyconych, przekładanych lub pokrytych gumą oraz z tkanin z jedwabiu sztucznego	500,—
	b) półwełnianych oraz wełnianych oprócz z przędzy czesankowej	230,—
	c) wszelkich przesyconych, pokrytych lub przekładanych gumą, oprócz jedwabnych, półjedwabnych i wełnianych z przędzy czesankowej	250 —
	d) z wszelkich innych oprócz osobno wymienionych . .	215,—
271	Koszule i kołnierzyki bawełniane białe sztywne	310,—

Pozycja taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg. zł.
272	Koszule bawełniane miękkie	310,—
	Uwaga 1 do poz. 267—272: Towary wymienione w poz. poz. 267, 268, 269, 270, 271, 272, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę oraz wywożone w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów	bez cła
	Uwaga 2 do poz. 267-272: Towary, wymienione w poz. poz. 267, 268, 269, 270, 271, 272, wywożone za zaświadczeniami Państwowego Instytutu Eksportowego	bez cła

W myśl § 2 powyższego rozporządzenia, tryb postępowania przy zwalnianiu od cła wywozowego na podstawie uwagi 2 do poz. 267—272 ustala Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i ogłasza w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie 7 dnia po ogłoszeniu. —

ULGA CELNA NA KWAS WĘGLOWY.

W myśl rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 24 czerwca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 46, poz. 363) zostało ustanowione z dniem 30. VI. br. cło ulgowe przy imporcie kwasu węglowego za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu w wysokości 20 proc. cła normalnego (autonomicznego).

ZWROT CEŁ PRZY WYWOZIE BEKONÓW I SZYNEK.

Rozporządzenie Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 27 czerwca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 365) przedłużyło termin ważności rozporządzenia powyższych Ministrów z dnia 22. IV. 1932 r. w sprawie zwrotu ceł przy wywozie bekonów i szynek do dnia 31 lipca 1933 r. włącznie.

ZAWIESZENIE CŁA WYWOZOWEGO OD SZMAT I INNYCH ODPADKÓW.

Rozporządzenie Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 30 czerwca 1933 r. przedłużyło ważność zawieszenia cła wywozowego od szmat, skrawków tkanin, starych: lin, powrozów i sznurków, skrawków papieru i makulatury na dalszy okres do dnia 10 października 1933 r. włącznie.

CLEARING DEWIZOWY Z ARGENTYNĄ.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia, że po porozumieniu z Bankiem P. K. O. w Warszawie oraz Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego w Warszawie ustaliło następujący sposób postępowania w sprawie clearingu dewizowego z Argentyną:

1) Wydawanie zezwoleń na przywóz artykułów pochodzenia argentyńskiego (o ile takiego pozwolenia wymagają) będzie uzależnione od stwierdzenia przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego, lub przez izby przemysłowo-handlowe, że importer polski wpłacił należność za przywieziony towar do Banku P. K. O. w Warszawie na rachunek Banku P. K. O. w Buenos Aires, względnie, że zobowiązuje się wpłacić tę należność do tego Banku przyczem zobowiązanie to musi być odpowiednio zagwarantowane.

2) Wymienione w poprzednim punkcie towary importowane pośrednio do Polski muszą być zaopatrzone w argentyńskie świadectwa pochodzenia, wizowane przez placówkę konsularną w Buenos Aires.

3) Towary argentyńskie wysyłane bezpośrednio do Polski, o ile nie są wymagane dla nich świadectwa pochodzenia, winny być fakturowane bezpośrednio do Polski, a faktura winna być wizowana w polskiej placówce konsularnej w Argentynie dla stwierdze-

nia prawdziwości fakturowanych cen. Stwierdzenie to może być dokonane przy pomocy korespondenta Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego.

4) Przy regulowaniu należności wpłacanych do Banku P. K. O. przez polskiego importera powinno się brać za podstawę, w miarę możności, cenę danego towaru cif port europejski

5) Bank P. K. O. w Warszawie będzie przekazywał wpłaty polskich importerów do swego Oddziału w Buenos Aires na zlecenie czy to eksportera argentyńskiego, czy też dostawcy europejskiego bądź wreszcie innej firmy w Argentynie wskazanej przez importera powinno się brać za podstawę, w miarę możności, cenę danego towaru cif port Bank P. K. O. i Polskie Towarzystwo Kompensacyjne w porozumieniu z zainteresowanymi importerami polskimi towarów argentyńskich i zatwierdzona przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

6) Bank P. K. O. w Argentynie winien mieć możność dysponowania całą sumą walut, uzyskaną z powyższych wpływów, a mianowicie tylko i wyłącznie do poniższych celów:

a) na uskutecznianie przekazów imigrantów polskich w Argentynie do Polski,

b) na pokrycie należności za eksport towarów polskich do Argentyny.

W razie porozumienia importera z eksporterem określone wpłaty importerów polskich mogą być zastrzeżone na rzecz określonych eksporterów towarów polskich do Argentyny.

7) O ile powyższe warunki zostaną zaakceptowane przez Argentyńską Komisję Dewizową i przez rząd tamtejszy, a system będzie działał sprawnie, to, aż do odwołania pozwolenia na przywóz towarów argentyńskich będą wydawane w praktyce bez ograniczeń.

8) Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego będą otrzymywać od Banku P. K. O. dane miesięczne oraz w razie potrzeby na żądanie dane o wysokości sum wpłaconych na powyższe konto i przekazanych do Polski z uwzględnieniem podziału według lit. a i b punktu 6.

9) System powyższy wchodzi w życie od dnia 1 lipca b. r.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU GROCHU NA RYNKU MAROKAŃSKIM.

Państwowy Instytut Eksportowy donosi, że w ostatnich dniach otrzymał z Konsulatu R. P. w Marsylji raport, dotyczący możliwości zbytu grochu na rynku marokańskim wraz z adresami ewentl. reflektantów na import tego artykułu z Polski.

Według danych statystycznych w r. 1932 importowano do Marokka następujące ilości grochu:

Francja	274.710 kg	wartości fr. fr.	432.037
Holandja	83.540 kg	wartości fr. fr.	153.166
Rosja	53.238 kg	wartości fr. fr.	75.667
razem:	535.133 kg	wartości fr. fr.	842.960

Według zebranych przez Konsulat informacyj, największym popytem cieszy się na rynku marokańskim groch zielony, łupany, natomiast groch zielony cały i żółty nie znajduje większych możliwości zbytu.

ADRESY IMPORTERÓW ROŚLIN STRĄCZKOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni posiada spis importerów roślin strączkowych w Szwecji, Danji i Norwegji.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY W TARYFACH TOWAROWYCH.

Druga połowa maja i czerwiec br. przyniosły nadzwyczaj wiele drobnych zmian i uzupełnień taryfowych w polskich taryfach towarowych wewnętrznych. Stawki opłat przewozowych tych taryf były ustalane przy reformie taryfy w r. 1928 na podstawie wysokich ówczesnych cen towarów z czasów dobrej konjunktury, nie odpowiadają zatem obecnej wartości towarów, która uległa w międzyczasie ogromnej obniżce; wskutek czego przewoźne kolejowe stosunkowo zanadto obciąża przesyłki. Wobec ciągłego kurczenia się przewozów Zarząd kolei nie może czynić zadość wszechstronnym żądaniom obniżenia stawek opłat przewozowych, uwzględniając jedynie tylko żądania najkonieczniejsze, gdy się przekona, że dalsze opieranie się żądaniu obniżki narazi kolej na utratę transportów. Wobec mnogości tych żądań coraz to liczniejsze są też i wywołane niemi zmiany i uzupełnienia taryfowe, wymagające ciągłego poprawiania taryf. Zeszyty taryfy towarowej, zawierające taryfy wyjątkowe, które stosunkowo najczęstszym podlegają zmianom wydane były w formie skoroszytów dla ułatwienia przeprowadzania zmian taryf wyjątkowych przez wkładanie pojedynczych stronic z tekstem zmienionym. Ze względów jednak zdaje się oszczędnościowych nie wydaje się przy zmianach taryf wyjątkowych **stronic zastępczych,** zawierających tekst zmieniony, co powoduje konieczność poprawiania żmudnego pierwotnego tekstu i nie daje żadnej korzyści z układu zeszytów jako skoroszytów. **Zarówno publiczność, jak i personel stacyj kolejowych nie zawsze może nadążyć na czas z poprawianiem taryf,** zwłaszcza, że obwieszczające zmiany Dzienniki Taryf i Zarządzeń Kolejowych, noszące daty zatwierdzenia zmian przez Ministra Komunikacji, po wydrukowaniu rozsyłane są pocztą w kilka dni później, tak, iż dochodzą do rąk interesentów często w kilka dni po wprowadzeniu w życie odnośnej zmiany taryfowej. Nieprzejrzystość taryfy towarowej zwiększa jeszcze w znacznym stopniu dążenie do ustalania zmian taryfowych w formie pozycyj aneksu dla podkreślenia ich charakteru tymczasowego, a nie stałego, mimo, że nie zawierają zniżek, odnoszących się tylko do pewnych relacyj i kwalifikowałyby się w zupełności do zamieszczenia między taryfami wyjątkowemi; zwłaszcza, że aneks do taryfy utracił już charakter zbioru ulg taryfowych corocznie odnawianych, gdyż zawiera ulgi, wydawane w ciągu roku na okres roczny, a nie same ulgi na rok kalendarzowy.

Nieprzejrzystość taryf towarowych i trudność ich koregowania sprawia nader często błędne stosowanie taryf i wywołuje nadpłaty, które po dłuższym dopiero czasie w drodze reklamacji są wzracane. a narazie stanowią przykro odczuwane dalsze obciążenie kupca wzgl. przemysłowca.

Ze zmian i uzupełnień taryf towarowych zasługują na uwagę następujące:

W klasyfikacji towarów **Części I B Taryfy towarowej wewnętrznej** skreślono jako zbyteczną grupę LXXVII Bižuterje nieprawdziwe i przeredagowano grupę XXXIV Materjały wybuchowe, zapalające i amunicja, w związku z czem wydzielono z tej grupy jako osobną pozycję nową 596 dwunitrotoluol, a również jako nową poz. zamieszczono lód sztuczny. Do poz. 1226 na złom żelaza zaliczono także stare szyny żelazne i opuszczono w tej poz. dotychczasowe rozróżnianie między złomem do przetopienia i do innych celów, przyznając kl. 14-III na przewóz złomu bez względu na cel przewozu, z czego skorzysta przewóz złomu np. dla celów handlowych lub starych szyn do budowy.

W spisie towarów, przewożonych jako przesyłki pośpieszne ulgowe, skreślono ocet z wyjątkiem przewożonego w beczkach, a kości surowe ze spisu towarów, które kolej uprawnioną jest przewozić w wagonach niekrytych, zaś do towarów lekkich i przestrzennych zaliczono watę papierową (ligminę) i wełnę papierową.

Dopuszczono do bezpośredniej komunikacji z kolejami normalnotorowemi kolej wąskotorową Rokitno Wołyńskie—Moczulanka.

Ze względu na otwarcie kolei Herby Nowe — Gdynia zniesiono dwudniowy dodatkowy termin dostawy na linji Skierniewice—Warszawa—Iłowo dla przesyłek, przeznaczonych do stacyj Dyrekcji gdańskiej, kierowanych okólnie zamiast przez Skierniewice—Toruń, wobec czego pozostały jeszcze w mocy dodatkowe terminy dostawy dla przejścia przesyłek przez Zebrzydowice, Iłowo, Zajączkowo Tczewskie, Danzig RDZ, Saspe, Tarnowskie Góry, Kraków, linję Kalety — Podzamcze, na i z Kolei lokalnej Trzebinia—Siersza Wodna—Skawce oraz dla przesyłek nadawanych na stacji Gdynia i przeznaczonych dla tej stacji.

W Taryfie Część II, Zeszyt 1 b przywrócono ważność taryfy wyjątkowej C 10 na wywóz obrzynków i odpadków skór, w tar. wyj. G5 zmieniono stawki na odległość do 50 km na przewóz otrąb, makuchów, wysłodków buraczanych, ziemniaków suszonych. mąki rybiej, pasz treściwych itp., w tar. wyj. H7 wprowadzono w nowej poz. 92 a ulgowe stawki na eksport bekoniarni, chłodnic dla przemysłu bekonowego z Nowego Bytomia i w związku z rewizją nomenklatury grupy XXXIV Kt. zastąpiono dotychczasową tar. wyj. J11 na art. wybuchowe nowemi tar. wyj. J22, 23 i 24. Zdobyczą najdonioślejszą jest wprowadzenie nową tar. wyj. E11 ulgowych stawek na przewóz miału węglowego, o co zabiegały sfery zainteresowane, usilnie od czasu zrównania stawek na miał węglowy ze stawkami na węgiel kamienny 1 stycznia r. 1930, a które to usiłowania poparła również i Izba tutejsza ze względu, że koszty przewozu miału węglowego przewyższały znacznie jego wartość.

W taryfach wyjątkowych portowych Taryfy Część II, Zeszyt 2 wprowadzono następujące zmiany:

W tar. wyj. PC9 zrównano obniżkę taryfy z ulgą, przewidzianą w tar. wyj. C10; wyroby stolarskie budowlane, malowane lub politurowane poz. 934 Kt. zrównano co do rozmiaru ulgi taryfowej z takiemiż wyrobami niemalowanemi i niepoliturowanemi, zmieniono układ taryf wyj. PJ9 i PJ10 na artykuły wybuchowe, podwyższono w tar. wyj. PO1 kontyngent do uzyskania refakcji z 750 t. kwartalnie

na 4000 t. ze względu na dziewięciokrotne zwiększenie się ilości przywiezionej bawełny i uzupełniono p. 5 tar. wyj. PO2 specjalnemi ulgowemi stawkami na przywóz wełny do Cieszyna, Częstochowy, Katowic, Krakowa i Stradomia, a do wszystkich stacyj wprowadzono refakcję 5% przy przywozie najmniej 3000 t wełny, a 10% za ilości wełny, przewyższające ten kontyngent.

W Aneksie do Taryf towarowych Część II wprowadzono następujące zmiany:

Poz. b1, b7, b8, b12 Aneksu rozszerzono na łubin, także ługowany, a poz. b13 na zakwalifikowane nasiona i ziemniaki rozszerzono też na wywóz przez porty polskie. Nowa poz. b14 wprowadza ulgę na przywóz nasion soji przez porty do Katowic. W poz. c8 na dowóz mleka do większych miast, w tem też i Gdyni oraz Gdańska, obniżono przewoźne z kl. 12 na 13. W poz. d6 na drzewo iglaste do portów obniżono stawki ulgowe o dalszych 5% na przewóz przesyłek, nadawanych na stacjach Wileńszczyzny na terenie, ograniczonym linjami kolejowemi Grajewo—Brześć—Łuniniec—Mikaszewicze. Rozumieć przez to należy naturalnie wszystkie stacje tego obszaru, a nie tylko stacje położone przy tych linjach kolejowych, jak to stacje często pojmują. W nowej poz. d12 dla drzewa liściastego użytkowego w klocach, dłużycach i okrąglakach itp. oraz drzewa heblowanego z obszaru Wileńszczyzny wprowadzono stawki o 5—8% niższe, niż przewidziane są na przewóz z innych okolic w poz. d8. W poz. d10 wprowadzono stawki opłat przewozowych do Granicy Państwa pod Raczkami. Do poz. g5 włączono wykę ze stacji Dyrekcyj stanisławowskiej i lwowskiej do punktów granicznych. Na sól przemysłową z Bochni i Wieliczki przyznano w nowej poz. j9 stawki kl. 16 do wszystkich stacyj W. M. Gdańska. W poz. k5 na cegły, piasek, żwir, gliny surowe obniżono cokolwiek stawki na odległości od 101 do 680 km. W poz. 11 na tekturę wprowadzono stawki 10 tonowe. Nową poz. 14 przyznano na wywóz tektury dachowej opłaty kl. 15, zniżone przy wywozie najmniej 1000 t. o 20%, a 2000 t. o 30%. W nowej poz. m4 obniżono stawki tar. wyj. M7 na przewóz wszystkich artykułów, zawartych w tej taryfie wyj. z wyjątkiem wapna bielącego o 10%. Poz. n3 na oleje mineralne przedłużono na dalszy rok. Nowa poz. r3 wprowadza stawki konkurencyjne na przywóz kauczuku, gutaperki i balaty do Lidy przez porty polskie, gdyż były dowożone dotychczas przez Królewiec.

W portowej taryfie polsko-czechosłowackiej w maju i czerwcu br. przeprowadzono dawniej już żądane uzupełnienia, których włączenia do taryfy nie można było odłożyć do będącego w opracowaniu i mającego w najbliższym czasie się ukazać nowego wydania tej taryfy.

Nowa taryfa artykułowa tej taryfy Nr. 260 obejmuje szmaty, odpadki tkanin, wełnę. Wobec braku stawek opłat przewozowych drobnicowych w tej taryfie artykułowej, trzeba drobne przesyłki tych artykułów odprawiać według stawek drobnicowych taryfy Nr. 1 na przewóz towarów wszelkiego rodzaju.

Na miejsce dawnej taryfy artyk. Nr. 115 na import papieru drukarskiego i pakowego do Czechosłowacji wprowadzono nową tar. art. Nr. 15, obejmującą obok tych artykułów także papier zwyczajny i mogącą być stosowaną w obu kierunkach, od i do portów polskich

Nowa tar. art. Nr. 261 umożliwia import do Czechosłowacji przez nasze porty ryb suszonych, nie nadających się do ludzkiego spożycia, do wyrobu mączki z ryb.

W odwrotnym kierunku wprowadzono zniżkę czasową na eksport słupów telegraficznych, telefonicznych i na przewody elektryczne i nową taryfę art. Nr. 126 na eksport trawertynu w blokach i płytach z Czechosłowacji.

W końcu wprowadzono z dniem 1 lipca br. nową tar. art. 250 na import cementu. a w tar. Nr. 12 zniżkę na import mąki pastewnej do Czechosłowacji i w aneksie do czechosłowacko-polskiej taryfy portowej zniżkę na przewóz przez Czechosłowację złomu żelaza do Węgier od portów polskich.

W **taryfie związkowej polsko-niemieckiej** wprowadzono z dniem 1 lipca br w miejsce dotychczasowych taryf artykułowych Nr. 2 na przewóz jaj i Nr. 10 na przewóz kamieni samoistne taryfy na przewóz tych artykułów, które narazie aż do nowego wydania całej taryfy polsko-niemieckiej stanowić będą załączniki do Taryfy związkowej Część II, Zeszyt 1.

Wielkie zaniepokojenie wywołało w sferach zainteresowanych całej Europy centralnej wypowiedzenie ze strony kolei rumuńskich wskutek wydania nowej wewnętrznej taryfy towarowej rumuńskiej z dniem 1 czerwca br. taryf związkowych z kolejami niemieckiemi, austrjackiemi, węgierskiemi, czeskosłowackiemi i polskiemi. Taryfy związkowe zawierają obustronnie przyznane ulgi taryfowe, z których nie można korzystać przy odprawie przesyłek na podstawie taryf wewnętrznych każdej kolei. Skutkiem tego aż do czasu wydania nowo opracowanych taryf związkowych między kolejami rumuńskiemi a kolejami wymienionych państw obustronny import i eksport, a nie mniej też tranzyt do i z Rumunji przez te państwa traci korzyści, które dotychczasowe związkowe taryfy przyznawały przewozom w komunikacji z Rumunją. Dzięki celowej zapobiegliwości Zarządu PKP udało się skłonić Zarząd kolei rumuńskich do cofnięcia najpierw wypowiedzenia odnośnie do portowej taryfy polsko-rumuńskiej, a następnie całej związkowej taryfy polsko-rumuńskiej, które pozostają w mocy aż do wydania nowych taryf związkowych polsko-rumuńskich podczas gdy taryfy związkowe wszystkich innych kolei zagranicznych z Rumunją są unieważnione. Nietylko zatem nie traci korzyści z związkowych taryf wynikające obustronny import i eksport, lecz także tranzyt do i z Rumunji będzie skutkiem tego w wielu wypadkach najkorzystniejszym przez Polskę do czasu wydania nowych związkowych taryf z Rumunją przez inne koleje, których opracowywanie później się rozpocznie, aniżeli polsko-rumuńskich. Z nadzwyczajnych możliwości, wynikających z tego stanu rzeczy, winni wyciągnąć jaknajdalej idące korzyści nasze firmy ekspedycyjne, nie szczędząc zabiegów do ściągnięcia przez Polskę jaknajwięcej obcego tranzytu. Tego rodzaju postawienie kwestji jest wielką zasługą Ministerstwa Komunikacji, wymagającą też okazania ze strony naszych ekspedytorów, że potrafią, nie oszczędzając wysiłków, należycie wykorzystać ofiarowane im wielkie korzyści. Zabiegi te będą tembardziej na czasie, że według krążących pogłosek w Niemczech tworzy się pool

ekspedytorów, stawiający sobie za zadanie skierowanie na Hamburg-Regensburg tranzytu do Rumunji i Czechosłowacji, który dotychczas kierowany był nawet przez niektóre firmy niemieckie przez Polskę.

(E. B.)

W SPRAWIE RUCHU TELEFONICZNEGO Z ROSJĄ SOWIECKĄ.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów zamierza rozszerzyć ruch telefoniczny między Polską a Związkiem Socjalistycznym Republik Rad (poza Moskwą i Mińskiem, z któremi to miastami istnieje już normalna komunikacja telefoniczna) na wszystkie ważniejsze ośrodki przemysłowo-handlowe.

W związku z powyższem uprasza się firmy o podanie tych wszystkich miejscowości w Z. S. R. R., z któremi ze względu na stosunki przemysłowo-handlowe pożądanem byłoby wprowadzić komunikację telefoniczną.

RUCH TELEFONICZNY Z INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że rozszerza się ruch telefoniczny między Polską i Indjami Brytyjskiemi na następujące miejscowości w Indjach bryt.: Calcutta, Madras, Akola, Amraoti, Indore, Nagpur, Matheran i Mahabaleshwar.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Wielki Kongres Kupiectwa odbędzie się 24 września rb. w Toruniu.

We wtorek, dnia 27 czerwca rb. odbyło się w Centrali Związku miesięczne zebranie Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego.

Po zreferowaniu prac Prezydjum za ubiegły miesiąc, wysłuchano sprawozdania p. dyrektora Radojewskiego o wyniku Zjazdu Skarbników, odbytego 11 czerwca br., który to Zjazd pozwolił władzom Związkowym zorjentować się w sytuacji finansowej Towarzystw. Szereg Towarzystw jeszcze w ostatniej chwili wywiązał się ze swych zobowiązań, dając ten świadectwo solidarności wobec swej zawodowej organizacji. Po dłuższej dyskusji, w której zabierali głos pp.: Chmurzyński (Chełmno), Fröhlich (Grudziądz), Januszkiewicz (Toruń), Jentkiewicz (Nowemiasto), Kryzan (Toruń), Korzeniewski (Grudziądz), Kreft (Grudziądz), Mazur (Grudziądz), Ruchniewicz (Grudziądz) i inni — upoważniono Prezydjum Związku do bezwzględnego wybalansowania budżetu i stworzenia niezbędnego funduszu rezerwowego.

Następnie przyjęto do wiadomości wynik „demarche“ w sprawie Komisji Odwoławczej dla podatku dochodowego u p. Prezesa Izby Skarbowej. Uchwalono odpowiedź na wniosek Stowarzyszenia Kup-

ców Zbożowych i Nasiennych oraz interwencję w Radzie Naczelnej w sprawie utrzymania spoczynku niedzielnego.

Z racji „Święta Morza“ Zarząd Główny podkreślił, że w programie prac związkowych jedno z naczelnych miejsc zajmuje umocnienie polskiej racji stanu nad morzem. Związek wszelkie usiłowania Rządu i społeczeństwa, idące w tym kierunku usilnie popiera i wzywa kupiectwo do aktywnej pracy w organizacjach propagandowych morskich z Ligą Morską i Kolonjalną na czele.

Wreszcie uchwalono, że tegoroczny Walny Zjazd Delegatów odbędzie się dnia 24 września rb. w Toruniu i połączony będzie z racji 700-lecia miasta Torunia z gospodarczym kongresem ogólno-kupieckim. Zjazd będzie jednodniowy; obrady delegatów odbędą się przed południem, a wielki kongres kupiecki z udziałem najwyższych władz państwowych oraz delegatów bratnich organizacyj z całej Polski — w godzinach popołudniowych. Stroną techniczną zajmie się Towarzystwo Kupców Chrześcijańskich w Toruniu. Uczestnicy Zjazdu korzystać będą z wyjątkowych ulg kolejowych. Zarząd Główny liczy na masowy udział kupiectwa, które zorjentować się musi w sytuacji gospodarczej oraz możliwościach opanowania kryzysu i przystosowania warsztatów kupieckich do obecnej chwili.

UTWORZENIE SĄDU KARTELOWEGO.

W „Dzienniku Ustaw“ nr. 48 z dnia 5 bm. ogłoszono rozporządzenie ministra sprawiedliwości w porozumieniu z min. przem. i handlu, oraz min. skarbu o wykonaniu przepisów ustawy o kartelach, dotyczące sądu kartelowego.

Zgodnie z tem rozporządzeniem sędziów kartelowych wyznacza minister sprawiedliwości *na 3 lata.* Sędziowie kartelowi są w sprawowaniu swego urzędu *niezawiśli* i podlegają tylko ustawom. Obejmując stanowisko, sędziowie kartelowi skadają przysięgę przed pierwszym prezesem Sądu Najwyższego. Obowiązki swe *spełniają bezpatnie, mają jednak prawo do djet.* W ministerstwie sprawiedliwości ustalana jest obecnie lista członków sądu kartelowego.

Specjalna lista członków ustalana będzie w ministerstwie sprawiedliwości *z pośród kandydatów Izby przemysłowo-handlowej w Warszawie .*

Obie listy obejmować będą *po 20 osób,* posiadających *szczególną znajomość stosunków gospodarczych.*

Na listę może byc wciągnięty tylko ten, kto jest nieskazitelnego charakteru ukończył 30 lat życia, włada językiem polskim w słowie i piśmie, oraz posiada *praktyczną znajomość obrotu handlowego i zwyczajów handlowych.*

Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie ma najpóźniej w ciągu 2 tygodni od daty otrzymania od ministra sprawiedliwości odpisu listy pierwszej, przedstawić ministrowi sprawiedliwości *swoją listę kandydatów w liczbie 60 osób.* Nikt z pośród osób odpowiadających warunkom *nie może sie uchylać od objecia obowiązków sedziego kartelowego.* Ustalone przez ministra sprawiedliwości listy sędziów kartelowych będą ogłoszone w „Monitorze Polskim“ .

Rozporządzenie przewiduje, że sędzia kartelowy, który bez poważnych powodów nie przyjdzie na posiedzenie bądź też w inny sposób uchyli się od spełnienia swoich obowiązków urzędowych, *podlega karze porządkowej do wysokości 1.000 zł.,* którą nakłada przewodniczący sądu kartelowego, jak również *powinien zwrócić wynikłe stąd koszty sądowe* w wysokości ustalonej przez przewodniczącego. Od wyroków sądu dyscyplinarnego dla sędziów kartelowych niema odwołania, przytem wykonnaie wyroku należy do ministra sprawiedliwości.

Po otrzymaniu sprawy przez sąd kartelowy, przewodniczący niezwłocznie ustala dla niej skład sędziów kartelowych, wyznaczając w nim *po jednym sędzi z każdej listy,* przyczem powinien brać pod uwagę *charakter sprawy i specjalność sędziów.* Wyznaczeni

sędziowie kartelowi winni otrzymać zawiadomienie o posiedzeniu sądowem przynajmniej *na 7 dni* przed jego terminem.

Rozprawą kieruje przewodniczący sądu kartelowego, lub wyznaczony przezeń na posiedzenie sędzia Sądu Najwyższego.

Pierwszy prokurator Sądu Najwyższego poleca wykonanie wyroków karnych sądu kartelowego właściwemu prokuratorowi okręgowemu.

Kolegjum administracyjne Sądu Najwyższego deleguje do sądu kartelowego 6 *sędziów*, wyznaczając jednego z nich na przewodniczącego.

Pełnienie obowiązków sędziów kartelowych nie zwalnia sędziów Sądu Najwyższego od obowiązku urzędowania w Sądzie Najwyższym.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 5 bm.

DODATKOWE OPŁATY OD TOWARÓW ZAGRANICZNYCH NA RZECZ FUNDUSZU PRACY.

W związku z dezorjentacją zainteresowanych sfer w sprawie uiszczania opłat dodatkowych od towarów zagranicznych na rzecz Funduszu Pracy, dowiadujemy się u czynników kompetentnych. co następuje:

Nowa ustawa o Funduszu Pracy, która weszła w życie z dniem 1 kwietnia 1933 r., wprowadziła szereg dodatkowych opłat od towarów. sprowadzanych z zagranicy, jak również z W. M. Gdańska, na rzecz Funduszu Pracy. który przeznaczony jest na zwalczanie klęski bezrobocia.

Art. 21 pkt. 1 wspomnianej ustawy wprowadza opłatę od piwa zagranicznego w wysokości 25 gr od 1 hl. Ten sam artykuł wprowadza dodatkowe opłaty od żarówek elektrycznych, nowych i regenerowanych, sprowadzanych z zagranicy lub W. M. Gdańska, jak również od żarówek krajowych. Opłaty od żarówek wynoszą 15% od wystawionego za nie rachunku, po potrąceniu bonifikat, zwrotu i skonta kasowego.

Do uiszczania opłat przy sprowadzaniu żarówek z zagranicy jest obowiązana ta osoba, na rachunek której odbywa się odprawa celna, przy sprowadzaniu zaś żarówek z W. M. Gdańska — ta osoba, dla której według dowodów przekazowych przeznaczona jest przesyłka. Należność ta płatna jest: od żarówek, sprowadzanych z zagranicy. przy odprawie celnej, od żarówek zaś, sprowadzanych z W. M. Gdańska. — przy odbiorze w urzędach przekazowych.

W związku z powyższą ustawą ukazało się rozporządzenie wykonawcze Rady Ministrów z dnia 31 marca 1933 r., zawierające następujące postanowienia: § 11: Opłaty od cukru i piwa, przywożonego z zagranicy, winne być uiszczone w urzędach celnych, przyczem osoba wpłacająca składa deklarację płatniczą, w której wskazać winna przeznaczenie wpłacanych kwot. Od cukru i piwa, przywożonego z obszaru W. M. Gdańska, opłaty uiszcza się w kasie urzędu skarbowego. a dowód zapłaty składa się w urzędzie przekazowo-odbiorczym. § 12, ust. 2: postanawia, iż opłatom podlegają jedynie żarówki, wprowadzone do obrotów handlowych oddzielnie od aparatów, których stanowią część składową.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY
NUMER 5 NA WYBRZEŻU 12. VII. 1933

O PROPAGANDĘ SPOŻYCIA RYB MORSKICH NA WYBRZEŻU.

Nasze rybołówstwo morskie zaspakaja tylko małą część zapotrzebowania kraju na ryby morskie. Mimo tego prawie połowa naszych połowów morskich znajduje zbyt w Gdańsku. W obecnych czasach, gdzie o nabywcę towaru tak trudno, możnaby stan ten nazwać nawet bardzo korzystnym dla naszych rybaków, gdyby nie pewne zastrzeżenia jakie wynikają z obecnej sytuacji.

Przedewszystkiem W. M. Gdańsk posiada własne rybołówstwo morskie dorównujące ilością rybaków, kutrów oraz rezultatem połowów naszemu rybołówstwu morskiemu. Nic więc dziwnego, że rynek gdański jest często tak przepełniony rybami, że cena uzyskana przez naszych rybaków ulega znacznym wahaniom i czasami nawet nie pokrywa kosztów połowu. Poza tem ostatnio nałożono w Gdańsku specjalne opłaty na sprzedawców polskich ryb.

Staje więc na porządku dziennym zagadnienie umieszczenia całkowitych połowów naszych na rynku krajowym, który stać się może tak pojemnym, że większe wahania cen nie będą zachodziły.

Jeżeli chodzi o szproty które stanowią prawie siedemdziesiątpięć procent naszych połowów, to dzięki istnieniu Hali i Chłodni Rybnej oraz wysiłkom Spółdzielni Pol. Zjednoczenia Rybaków w Gdyni zdołano umieścić całkowite połowy gdyńskich rybaków na rynku krajowym w okresie miesięcy zimowych.

Fatalnie jednak przedstawia się obecny okres letni, okres połowu flonder. Ryby te, jak przed latami, tak i teraz — muszą znajdować częściowy zbyt na rynku gdańskim, podczas gdy na wybrzeżu, a przedewszystkiem w Gdyni świeża ryba morska jest rzadkością na stole jadalnym. A wielka szkoda, bo świeża ryba morska jest tanim i zdrowym pokarmem ogólnie zalecanym przez lekarzy. W czasie letnim, gdzie tysiące letników i przejezdnych turystów znajduje się w Gdyni, brak świeżych ryb morskich w hotelach, jadłodajniach i pensjonatach jest zjawiskiem codziennem. A przecież ludzie ci to najlepszy materjał dla propagowania spożycia świeżych ryb morskich wewnątrz kraju, jeżeli tylko tu na wybrzeżu zapoznają się z rybą morską. Dlatego najwyższy czas, aby rozpocząć celową propagandę za spożyciem świeżych ryb morskich w Gdyni, gdzie do dziś dnia na rynku targowym brak jest specjalnych stoisk do sprzedaży świeżych ryb. Czas też najwyższy, aby miejscowe społeczeństwo gdyńskie zainteresowało się świeżemi rybami morskiemi (hotele, pensjonaty, jadłodajnie itp.) Gdynia, posiadając nowoczesną Chłodnię Rybną i własny port rybacki, powinna w większej mierze wykorzystać możliwości zaopatrywania się w świeże ryby morskie.

Zachęcającym przykładem może tu być akcja podjęta przez wytwórnie konserw i wędzarnie gdyńskie, które z okazji Święta Morza zorganizowały detaliczną sprzedaż przetworów ryb morskich docierając bez żadnych pośredników wprost do konsumenta. Konserwy i wędzone ryby morskie dzięki swej jakości i niskiej cenie znajdowały taką masę nabywców, że nie można było podołać zapotrzebowaniu.

Teraz zaś kolej na celową organizację celem propagowania spożycia świeżych ryb morskich na terenie Gdyni i nie wątpimy, że zajmą się tem odpowiednie czynniki ku pożytkowi naszego rybołówstwa morskiego.

Bronisław Sotkowski, kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA MIEJSCOWA.

Połowy morskie w czerwcu 1933 r. (według Morsk. Urzędu Ryb.) wyniosły ogółem 181.870 kg ryb o wartości 78.510,— zł. Najważniejszym odbiorcą ryb morskich pozostaje w dalszym ciągu Gdańsk, gdyż zabiera 77.630 kg (przeważnie z Helu a częściowo i z Gdyni). Do wędzarń sprzedano 14.960 kg, a zbyt na rynkach miejscowych wyniósł 89.280 kg. Należy podkreślić, że obecnie nie wysyła się świeżych ryb morskich do wnętrza kraju i za mało docenia się zwiększenie sprzedaży ryb

morskich na samem wybrzeżu w okresie letniskowym co w rezultacie w dalszym ciągu uzależnia nasze rybołówstwo morskie od odbiorców w Gdańsku.

Najwięcej łowiono flonder bo 128.880 kg. dorszy 24.710 kg. kwapów — 12.450 kg. węgorzy 6.880 kg, śledzi 2.590 kg. ryb słodkowodnych 6.250 kg.

Terytorjalnie najwięcej ryb dostarczył półwysep helski (od W. Wsi do Helu) 89.550 kg, potem idzie okręg nad zatoką Pucką (od Pucka do Gdyni) — dając 36.190 kg, sama Gdynia 35.050 kg, najmniej zaś miejscowości nad Bałtykiem od W. Wsi do granicy niemieckiej, gdyż tylko 21.080 kg ryb.

Połowy morskie w pierwszym tygodniu lipca br. od 1/7. do 7/7. według MUR. dały wynik nieszczególny ze względu na Święto Morza. Wszystkie większe kutry w Gdyni trudniły się przewożeniem wycieczek, rezygnując z połowów. Okręg Gdyński dostarczył 14.420 kg ryb (flonder 10.000 kg, kwapów 3.800 kg, dorszy 500 kg, węgorzy 120 kg). Okręg helski przyniósł 22.000 kg tj. flonder 20.100 kg, dorszy 1.200 kg, śledzi 400 kg, kwapów 100 kg, węgorzy 200 kg. W okręgu puckim złowiono 12.550 kg ryb: (flonder 11.500 kg, węgorzy 700 kg, ryb słodkowodnych 250 kg, kwapów 100 kg).

„EWA" statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni przebywał w pierwszych dniach lipca br. na badaniach naukowych w Zatoce Puckiej i na Bałtyku.

„Huta Zgoda" zakończyła dodatkowe prace w urządzeniach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni (montaż reduktora wydajności w jednej sprężarce, założenie dodatkowych zaworów przy obydwu sprężarkach, bezpośredni przewód do składu lodu, a w najbliższych dniach zacznie się zakładanie urządzeń wentylacyjnych w komorach chłodniczych. (Całkowitą instalację chłodniczą wraz z fabryką lodu w Chłodni Rybnej wykonano w kraju (Huta Zgoda—Górny Śląsk) i urządzenia te po półtorarocznej już pracy dają dobre świadectwo naszej rodzimej wytwórczości w tej młodej dziedzinie technicznej.

Polskie motory dla kutrów rybackich buduje warszawska fabryka „PERKUN". Dotychczas wmontowano sześć motorów o ogólnej mocy 255 KM. Motory te pracują dobrze i jest nadzieja, że wkrótce uwolnimy się w tej dziedzinie od importu zagranicznego o ile tylko Fabryka PERKUN obniży odpowiednio ceny i utworzy na wybrzeżu stację obsługi swoich motorów.

Stocznia rybacka w Gdyni (własność Morskiego Instytutu Rybackiego) odgrywa w naszem rybołówstwie morskiem doniosłą rolę. Stocznia ta położona w porcie rybackim w Gdyni, posiada nowcześnie urządzny „SLIP" pozwalający na wyciągniecie na ląd równocześnie osiem kutrów rybackich. W roku ubiegłym wyciągnięto na SLIP około sto kutrów celem reparacji, oraz wybudowano dwa duże, nowoczesne kutry, przystosowane do połowów na pełnym Bałtyku. Te dwa kutry zaopatrzono w motory polskiej produkcji „PERKUN" o mocy każdego z nich po 40 KM.

Warsztaty mechaniczne dla reparacji motorów rybackich dotychczas nie istnieją na naszem wybrzeżu. Rybacy nasi muszą każdorazowo wyjeżdżać do Gdańska, celem reparacji motorów. Obecnie nasze rybołówstwo morskie posiada 125 kutrów rybackich z motorami o łącznej mocy 2.082 KM. A jeżeli weźmie się pod uwagę, że już w najbliższym czasie zawijać będą do Gdyni nasze statki śledziowe łowiące na Morzu Północnem (Tow. Mopol osiem statków i nowe Tow. Mewa piętnaście statków o mocy maszyn razem 2.240 KM.) to konieczność założenia w Gdyni warsztatów mechanicznych dla motorów jest rzeczywiście naglącą i bardzo pilną.

Otóż celem wypełnienia tej luki w naszym porcie projektuje się w najbliższym czasie budowę warsztatów mechanicznych przy stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego. Ta prywatna inicjatywa powinna się spotkać z uznaniem i poparciem, gdyż stworzy w Gdyni nowe warsztaty pracy i spełniać będzie w naszem rybołówstwie morskiem doniosłą rolę.

Wyrok Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni w sprawie s/s BOKN zapadł w dniu 22 maja br. Jak wiadomo w dniu 16 lutego br. statek BOKN przybył do portu rybackiego w Gdyni z ładunkiem śledzi w lodzie (z Norwegji). Statek ten odjeżdżając o północy uszkodził w porcie rybackim szereg kutrów, narażając naszych rybaków na straty. W tej więc sprawie Izba Morska ustaliła, że winę ponosi z jednej strony pilot, ponieważ wyprowadzał statek nie przygotowany do odejścia (kotwica nie wyciągnięta), a z drugiej strony Izba Morska obwinia rybaków....

„którzy po przybyciu statku BOKN zarzucili kotwice tak, że ich łańcuchy kotwiczne pokryły łańcuch lewej kotwicy statku BOKN i rybacy odeszli, nie troszcząc się o wytworzony stan rzeczy...“

Wyrok ten zaskoczył zainteresowanych rybaków oraz Urząd Rybacki w Gdyni, ponieważ jest rzeczą ogólnie wiadomą, że rybacy mają stale zarzucone kotwice, wobec czego niezrozumiałem jest określenie, o wyrzuceniu kotwic przez rybaków w chwili przybycia statku BOKN. Morski Urząd Rybacki oraz zainteresowani rybacy wdrożą odpowiednie kroki, celem otrzymania odszkodowania za poniesione straty.

P. Minister Przemysłu i Handlu Dr. F. Zarzycki podczas pobytu w Gdyni na Święcie Morza zawitał również do Hali i Chłodni Rybnej, interesując się przedewszystkiem sprawą postępu i rozwoju tej placówki gospodarczej.

W stosunku do drugiego kwartału roku ubiegłego, wykorzystanie użyteczności Hali i Chłodni Rybnej jest widoczne w każdym dziale. Tak więc w czasie 2-go kwartału roku bież. (kwiecień, maj, czerwiec 1933 r.) zapełnienie chłodni wzrosło dziesięciokrotnie, sprzedaż lodu z fabryki lodu wzrosła dwukrotnie, podczas gdy zużycie prądu elektrycznego, którym pędzone są wszystkie maszyny Chłodni Rybnej, wzrosło jedynie o sto procent.

Obecnie pojemność komór chłodniczych jest za małą, gdyż zapotrzebowanie np na przechowywanie beczek śledzi solonych jest na dwadzieścia tysięcy beczek, podczas gdy dziś można pomieścić w Chłodni Rybnej tylko niespełna trzy tysiące beczek śledzi. Ponieważ siła maszyn chłodniczych Chłodni Rybnej mogłaby chłodzić pięć razy większe pomieszczenia od posiadanych obecnie, wobec tego na porządku dziennym staje nagląca sprawa powiększenia składów chłodzonych na śledzie solone. Obok Chłodni Rybnej projektuje się budowę Chłodni Śledziowej, obsługiwanej dotychczasowemi maszynami. Budowę tej specjalnej chłodni śledziowej ma finansować kapitał prywatny.

Trudności w obrocie między W. M. Gdańskiem a Gdynią drogą lądową, wpływają ujemnie również i na zbyt naszych ryb morskich, sprzedawanych w Gdańsku. Codziennie nasi rybacy z Gdyni wysyłali ryby samochodem na targ do Gdańska. Obecnie jest to uniemożliwione wobec pobierania przez władze gdańskie na granicy opłaty 50,00 Gd. (pięćdziesiąt Guldenów) jednorazowo za każdy przejazd, albo rocznie 15,00 Gd. od każdych sto kilo wagi samochodu. Pozatem w Gdańsku na targu ustanowiono specjalne opłaty od naszych rybaczek przyjeżdżających z rybami, gdyż płaci się tam trzy guldeny jednorazowo i od każdej skrzyni dodatkowo sześćdziesiąt fenigów. Kuter polski, przyjeżdżający z rybami drogą morską, opłaca jednorazowo dwa guldeny. Tak więc rybacy nasi sprzedając swe połowy w Gdańsku, natrafiają na specjalne trudności i najwyższy już czas, aby zorganizować planową akcję celem sprzedaży ryb morskich na rynku miejscowym, co dzięki napływowi wielkiej liczby letników powieść się musi całkowicie.

Nasi rybacy rozpoczęli już połowy śledzi na Morzu Północnem. Tow. „Mewa“ posiadające piętnaście statków rybackich rozpoczęło pierwsze połowy letnie śledzi na Morzu Północnem i wynik dotychczasowy jest bardzo pomyślny. Na statkach tych kształci się trzydziestu polskich rybaków. Już z końcem bieżącego miesiąca mają przybyć do Gdyni pierwsze transporty śledzi solonych w beczkach, pochodzące z tych połowów. Statki te potrzebują tysiącdwieście ton soli rocznie i sól tę zakupi się w Polsce. Tow. „Mewa“ zamierza również uruchomić wytwórnię beczek z krajowego surowca (drzewo świerkowe i dębowe). Tak więc jest to drugie Tow. (oprócz „Mopolu“), które pod polską flagą i z załogą częściowo polską poławia śledzie na Morzu Północnem.